



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2015.12.7.  
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

## **MELLÉKLETEK**

**a következőhöz:**

**Javaslat:**

### **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a polgári repülés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió  
Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról, valamint a 216/2008/EK európai  
parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről**

{ SWD(2015) 262 final }

{ SWD(2015) 263 final }

## I. MELLÉKLET

### A 2. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett légi járművek

A rendelet nem alkalmazandó az alábbi légijármű-kategóriákra:

- a) történelmi jelentőségű légi jármű, mely megfelel az alábbi feltételeknek:
  - i. nem komplex légi jármű, melynek:
    - az eredeti terve 1955. január 1. előtt készült, és
    - a gyártását 1975. január 1. előtt befejezték;vagy
  - ii. egyértelmű történelmi jelentőségű légi jármű, amelyhez a következők kapcsolódnak:
    - részvétel egy nevezetes történelmi eseményben,
    - a repülés fejlődésének egy jelentős lépése, vagy
    - fontos szerep betöltése egy tagállam fegyveres erőiben;
- b) kutatásra, kísérleti vagy tudományos célra tervezett vagy módosított légi jármű, amelyet vélhetően csak nagyon kis számban gyártanak;
- c) pilóta közreműködését igénylő légi jármű, amelynek legalább 51 %-át amatőr vagy amatőrök nonprofit szervezete építette saját célra, kereskedelmi célok nélkül;
- d) légi jármű, mely a fegyveres erők szolgálatában állt, kivéve ha a légi jármű olyan típusú, amelyre az Ügynökség tervezési szabványt fogadott el;
- e) legfeljebb két üléssel rendelkező repülőgépek, amelyeknél az átesési sebesség vagy a minimális állandó repülési sebesség leszálláskor nem haladja meg a 35 csomós kalibrált légsebességet (CAS), valamint legfeljebb két üléssel rendelkező helikopterek és motoros ejtőernyők, amelyek legnagyobb felszállótömege (MTOM) a tagállamok nyilvántartása szerint nem nagyobb, mint:
  - i. 300 kg szárazföldi, együléses repülőgép/helikopter esetében;
  - ii. 450 kg szárazföldi, kétüléses repülőgép/helikopter esetében;
  - iii. 330 kg kétültű vagy úszótestes, együléses repülőgép/helikopter esetében;
  - iv. 495 kg kétültű vagy úszótestes, kétüléses repülőgép/helikopter esetében, feltéve, hogy amennyiben úszótestes repülőgépként/helikopterként és szárazföldi repülőgépként/helikopterként is üzemel, mindkét irányadó MTOM-határértéket teljesíti;
  - v. 472,5 kg szárazföldi, törzsre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel rendelkező kétüléses repülőgép esetében;
  - vi. 540 kg szárazföldi, törzsre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel és elektromos meghajtórendszerrel rendelkező kétüléses repülőgép esetében;
  - vii. 315 kg szárazföldi, törzsre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel rendelkező együléses repülőgép/ esetében;
  - viii. 365 kg szárazföldi, törzsre szerelt ejtőernyős mentőrendszerrel és elektromos meghajtórendszerrel rendelkező együléses repülőgép esetében;

- f) egy- és kétüléses könnyű autogirók, amelyek maximális felszállótömege nem nagyobb, mint 560 kg;
- g) az együléses, legfeljebb 250 kg, vagy kétüléses, legfeljebb 400 kg maximális felszállótömegű vitorlázó repülők és motoros vitorlázó repülők, beleértve a lábról indítottakat is;
- h) az a) vagy a d) pontban foglalt követelményeknek megfelelő légi járművek másolatai, melyek szerkezeti terve hasonló az eredeti légi járműéhez;
- i) egyszemélyes hőlégballonok, amelyeknek a legnagyobb tervezett meleglevegő-térfogata legfeljebb 900 m<sup>3</sup>;
- j) bármely más típusú, pilóta közreműködését igénylő légi jármű, melynek legnagyobb üres tömege üzemanyaggal együtt legfeljebb 70 kg.

## II. MELLÉKLET

### A LÉGIALKALMASSÁGRA VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

#### 1. A TERMÉKEK INTEGRITÁSA:

A termékek integritását a légi jármű üzemi élettartamára minden előre látható repülési körülmény tekintetében biztosítani kell. Az összes követelménynek való megfelelést értékeléssel vagy elemzéssel kell ellenőrizni, a szükséges esetben vizsgálatokkal alátámasztva.

##### 1.1. Szerkezetek és anyagok:

1.1.1. A szerkezet integritását a légi jármű (a meghajtórendszert is beleértve) teljes működési tartományán belül – és a szükséges mértékben azon túl is – biztosítani kell, és a légi jármű teljes élettartama alatt fenn kell tartani.

1.1.2. A légi jármű minden olyan részegységének, amelynek meghibásodása csökkentheti a szerkezet integritását, káros alakváltozás és meghibásodás bekövetkezése nélkül meg kell felelnie az alábbi feltételeknek. Ez magában foglalja az összes jelentős tömegű elemet és azok rögzítőeszközeit.

- a) A terhek valamennyi olyan kombinációját figyelembe kell venni, amely a légi jármű tömegeiben, tömegközéppont-tartományában, működési tartományában és élettartama során, valamint a szükséges mértékben azokon túl is, valószínűsíthetően bekövetkezhet. Ez magában foglalja a széllekedések, a manőverek, a nyomás alá helyezés, a mozgatható felületek, valamint az irányító- és a meghajtórendszerek következtében fellépő terheket mind repülés közben, mind a földön.
- b) Figyelembe kell venni a szárazföldön vagy vízben végzett kényszerleszállások következtében fellépő terheket és valószínűsíthető meghibásodásokat.
- c) Az üzemben tartás típusának megfelelően a terhekre adott válaszok meghatározása során – a légi jármű méretének és konfigurációjának figyelembevételével – tekintetbe kell venni a dinamikus hatásokat is.

1.1.3. A légi járműnek mindennemű aeroelasztikus instabilitástól és túlzott rezgéstől mentesnek kell lennie.

1.1.4. A légi jármű építése során alkalmazott gyártási eljárásoknak és anyagoknak ismert és reprodukálható szerkezeti tulajdonságokat kell eredményezniük. Az anyagjellemzők mindennemű, az üzembentartási környezettel kapcsolatos változását figyelembe kell venni.

1.1.5. Amennyire gyakorlati szempontból lehetséges, biztosítani kell, hogy a ciklikus terhelés, a környezeti hatások miatti károsodás, valamint a véletlenszerű és a diszkrét forrású károk ne csökkentsék a szerkezet integritását egy elfogadható maradó szilárdsági szint alá. E tekintetben a folyamatos légialkalmasság biztosításához minden szükséges utasítást közzé kell tenni.

##### 1.2. Meghajtás:

1.2.1. A meghajtórendszer (azaz a hajtómű és adott esetben a légcsavar) integritását a meghajtórendszer egész működési tartományában – és a szükséges mértékben azon túl is – bizonyítani kell, és a meghajtórendszer teljes élettartama alatt fenn kell tartani, figyelembe véve a meghajtórendszer szerepét a légi jármű átfogó biztonsági koncepciójában.

- 1.2.2. A meghajtórendszernek, figyelembe véve a környezeti hatásokat és a körülményeket, a rá vonatkozóan megállapított korlátokon belül az összes szükséges repülési feltételek között biztosítani kell a töle megkövetelt tolóerőt vagy energiát.
- 1.2.3. A meghajtórendszer gyártása során alkalmazott gyártási eljárásoknak és anyagoknak ismert és reprodukálható szerkezeti viselkedést kell eredményezniük. Az anyagjellemzők mindennemű, az üzemeltetési környezettel kapcsolatos változását figyelembe kell venni.
- 1.2.4. A ciklikus terhelés, a környezeti és az üzemben tartás közben fellépő hatások miatti károsodások, valamint a részegységek ezekből eredő lehetséges meghibásodásai nem csökkenthetik a meghajtórendszer integritását az elfogadható szintek alá. E tekintetben a folyamatos légialkalmasság biztosításához minden szükséges utasítást közzé kell tenni.
- 1.2.5. A meghajtórendszer és a légi jármű közötti biztonságos és helyes illesztésre vonatkozó összes szükséges utasítást, információt és követelményt közzé kell tenni.
- 1.3. Rendszerek és felszerelések (a fel nem szerelt berendezéseken kívül):**
- 1.3.1. A légi jármű nem rendelkezhet olyan tervezési jellemzőkkel vagy részletkialakításokkal, amelyek a tapasztalatok alapján veszélyesek.
- 1.3.2. A légi járműnek, beleértve azokat a rendszereket, felszereléseket és berendezéseket is, amelyek a típusterv értékeléséhez vagy az üzemeltetési szabályok szerint szükségesek, bármilyen előre látható működési körülmények között – a rendszerek, felszerelések vagy berendezések működési környezetének figyelembevételével – a tervezettnél megfelelően kell működnie a légi jármű működési tartományán belül, és a szükséges mértékben azon túl is. A típusalkalmasság tanúsításához és az üzemeltetési szabályok szerint nem szükséges más rendszerek és felszerelések, akár megfelelően, akár nem megfelelően működnek, nem csökkenthetik a biztonságot, és nem befolyásolhatják hátrányosan semmilyen más rendszer vagy felszerelés helyes működését. A rendszereknek és a felszerelésnek különleges képességek vagy erőfeszítés nélkül üzemeltethetőnek kell lenniük.
- 1.3.3. A légi jármű rendszereit és felszerelését mind külön-külön, mind egymással összefüggésben tekintve úgy kell megtervezni, hogy ne eredményezhessen végzetes meghibásodást egyetlen olyan egyedi meghibásodás sem, amelyről nincs kimutatva, hogy rendkívül valószínűtlen, és fordított kapcsolatnak kell fennállnia a meghibásodási feltételek valószínűsége és a légi járműre vagy annak utasaira tett hatásaik súlyossága között. Az egyedi meghibásodásra vonatkozó fenti követelménnyel összefüggésben elfogadott, hogy megfelelően figyelembe kell venni a légi jármű méretét és általános értelemben vett felépítését, és ez azt eredményezheti, hogy az egyedi meghibásodásra vonatkozó követelményt a helikopterek és a kisméretű repülőgépek egyes részegységei és egyes rendszerei esetében nem szükséges teljesíteni.
- 1.3.4. A személyzetet vagy – az adott esetnek megfelelően – a karbantartó személyzetet egyértelmű, következetes és félreérthetetlen módon el kell látni mindazokkal az információkkal, amelyek a repülés biztonságos végrehajtásához szükségesek, valamint amelyek a nem biztonságos körülményekre vonatkoznak. A rendszereket, a felszerelést és az irányítóberendezéseket, beleértve a jeleket és a bejelentéseket is, úgy kell megtervezni és elhelyezni, hogy a veszélyhelyzetek kialakulását eredményező hibák a lehető legkisebb szinten legyenek.

- 1.3.5. A tervezés során óvintézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a légi járművön belül és kívül egyaránt minimális szintűek legyenek a légi járműre és az utasokra nézve ésszerűen valószínűsíthető módon működő veszélyek, beleértve az információbiztonságot fenyegető veszélyeket is, és ennek keretében azon veszély ellen is védelmet kell biztosítani, amely a fel nem szerelt berendezések valamelyikének jelentős meghibásodásából vagy mechanikai tönkremeneteléből eredhet.

#### **1.4. Fel nem szerelt berendezések:**

- 1.4.1. A fel nem szerelt berendezésnek bármilyen előre látható működési körülmények között el kell tudnia látni a biztonsági vagy a biztonság szempontjából releváns funkcióját, kivéve abban az esetben, ha ez a funkció másképp is ellátható.
- 1.4.2. A fel nem szerelt berendezésnek különleges képességek vagy erő kifejtés nélkül üzemeltethetőnek kell lennie.
- 1.4.3. A fel nem szerelt berendezéseket úgy kell megtervezni, hogy a veszélyhelyzetek kialakulásához hozzájáruló hibák a lehető legkisebb szinten legyenek.
- 1.4.4. A fel nem szerelt berendezések, akár megfelelően, akár nem megfelelően működnek, nem csökkenthetik a biztonságot, és nem befolyásolhatják hátrányosan semmilyen más rendszer, felszerelés, rendszer vagy készülék helyes működését.

#### **1.5. Folyamatos légialkalmasság:**

- 1.5.1. A folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításokat tartalmazó összes dokumentumot létre kell hozni és hozzáférhetővé kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy a légi jármű teljes élettartama alatt megmaradjon a légijármű-típus és minden kapcsolódó részegység légialkalmasságának színvonala.
- 1.5.2. Amennyire az a folyamatos légialkalmasság szempontjából szükséges, biztosítani kell a részegységek és a fel nem szerelt berendezések vizsgálatának, beállításának, kenésének, eltávolításának és kicserélésének eszközeit.
- 1.5.3. A folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításoknak olyan kézikönyv vagy kézikönyvek formáját kell ölteniük, amely megfelel vagy amelyek megfelelnek a szolgáltatott adatok mennyiségének. A kézikönyveknek praktikus formában kell tartalmazniuk karbantartási és javítási utasításokat, javítással kapcsolatos információkat, valamint a hibaelhárítási és a vizsgálati eljárások ismertetését.
- 1.5.4. A folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításoknak olyan légialkalmassági korlátozásokat kell tartalmazniuk, amelyek mutatják a kötelező cserék idejét, a vizsgálati időközöket és a releváns vizsgálati eljárásokat.

### **2. A TERMÉKEK MŰKÖDÉSÉNEK LÉGIALKALMASSÁGI SZEMPONTJAI**

- 2.1. Bizonyítani kell, hogy a termék működése közben a fedélzeten és a földön tartózkodó személyek kielégítő szintű biztonságának biztosítása érdekében sor került a következő kérdések kezelésére:
- a) Meg kell állapítani azokat az üzemeltetési fajtákat, amelyekre a légi jármű jóváhagyást kapott, és meg kell határozni a biztonságos üzemben tartáshoz szükséges korlátozásokat és információkat, beleértve a környezetvédelmi korlátozásokat és jellemzőket is.
- b) A légi járműnek biztonságosan irányíthatónak és manőverezhetőnek kell lennie minden várható üzemelési körülmény esetén, beleértve az egyik – vagy,

függően a légi jármű méretétől és konfigurációjától, több – meghajtórendszer meghibásodása nyomán előálló helyzetet is. Kellő figyelmet kell fordítani a pilóta testi erejére, a pilótafülke környezetére, a pilóta munkaterhelésére és az egyéb emberi tényezőkre, valamint a repülés fázisára és annak időtartamára.

- c) A repülés egyik fázisából egy másikba való zavartalan átmenetet anélkül kell lehetővé tenni, hogy ahhoz bármilyen valószínűsíthető működési körülmények között a pilóta részéről kivételes képességekre, éberségre, erő kifejtésre vagy munkaterhelésre lenne szükség.
- d) A légi jármű stabilitásának biztosítása kell, hogy a pilótára – a repülés fázisának és annak időtartamának függvényében – ne háruljon túlzott igénybevétel.
- e) Meg kell határozni a rendes körülmények közötti üzemelésre, a meghibásodás esetére és a veszélyhelyzetekre vonatkozó eljárásokat.
- f) A légi jármű típusa függvényében gondoskodni kell figyelmeztetésekről vagy más olyan eszközről, amelynek segítségével megakadályozható a rendes repülési határgörbéből való kilépés.
- g) A légi jármű és rendszerei jellemzőinek a repülési határgörbéből való esetleges kilépés esetén lehetővé kell tenniük az abba való biztonságos visszatérést.

2.2. A személyzet tagjai rendelkezésére kell bocsátani az üzemben tartásra vonatkozó korlátozásokat és a biztonságos üzemben tartáshoz szükséges egyéb információkat.

2.3. A termékek működését meg kell védeni az olyan veszélyektől, amelyek a kedvezőtlen külső és belső körülményekből adódnak, beleértve a környezeti körülményeket is.

- a) Ezen belül különösen – az üzemben tartás típusának megfelelően – nem szabad, hogy nem biztonságos körülmények álljanak elő az olyan jelenségeknek való kitettség okán, mint amilyen például a kedvezőtlen időjárás, a villámlás, a madárral történő ütközés, a nagy frekvenciájú sugárzott tér, az ózon stb., amelyek megjelenése ésszerűen várható a termék üzemben tartása folyamán, figyelembe véve a légi jármű méretét és konfigurációját.
- b) Az utastereknek az üzemben tartás típusának megfelelően megfelelő utazási körülményeket kell biztosítaniuk az utasok számára, valamint megfelelő védelmet kell nyújtaniuk mindazokkal a várható veszélyekkel szemben, amelyek a repülési műveletek közben vagy veszélyhelyzetekben felmerülnek, beleértve a tüzet, a füstöt, a mérgező gázokat és a gyors légnyomáscsökkenést is, és figyelembe véve a légi jármű méretét és konfigurációját. Intézkedéseket kell tenni annak érdekében, hogy a légi járművön utazók minden ésszerű lehetőséget megkapjanak a súlyos sérülések elkerülésére és a légi jármű gyors elhagyására, és földi vagy vízi kényszerleszállás esetén védelemben részesüljenek a lassulási erő hatásaival szemben. Megfelelően gondoskodni kell érthető és egyértelmű jelzésekről vagy bejelentésekről annak érdekében, hogy a légi járművön utazók megismerhessék a biztonságos viselkedésformákat, valamint a biztonsági felszerelés helyét és helyes használatának módját. Az előírt biztonsági felszerelésnek azonnal használhatónak kell lennie.
- c) A személyzeti fülkéket az üzemben tartás típusának megfelelően úgy kell elrendezni, hogy megkönnyítsék a repülési műveleteket, ideértve a

helyzetismeretet biztosító eszközöket is, és bármilyen várható helyzet vagy veszélyhelyzet kezelését. A személyzeti fülkék környezetének nem szabad veszélyeztetnie a személyzet képességét a feladatok elvégzésére, és úgy kell őket megtervezni, hogy üzemben tartás közben ne jelentkezzenek zavaró hatások, és elkerülhető legyen az irányítóeszközök helytelen használata.

**3. SZERVEZETEK (BELEÉRTVE A TERVEZÉST, A GYÁRTÁST ÉS A KARBANTARTÁST VÉGZŐ TERMÉSZETES SZEMÉLYEKET IS)**

3.1. A tevékenység típusát figyelembe véve a szervezetek jóváhagyását akkor kell megadni, ha teljesülnek a következő feltételek:

- a) a szervezeteknek rendelkezniük kell a munkájuk maradéktalan elvégzéséhez szükséges erőforrásokkal. Ez – nem kizárólagosan – magában foglalja a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok dokumentációját, a felelőségeket és eljárásokat, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;
- b) a végzett tevékenység típusát és a szervezet nagyságát figyelembe véve a szervezetnek olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére;
- c) a szervezetnek szükség szerint megállapodásokat kell kötnie más érintett szervezetekkel a légialkalmasság alapvető követelményeinek való folyamatos megfelelés biztosítására;
- d) a b) pontban említett vezetési rendszer és a c) pontban említett megállapodások részeként a szervezetnek a termékek biztonságának folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az események jelentésére szolgáló rendszernek teljesítenie kell a 376/2014/EU rendelet követelményeit.

3.2. A karbantartási képzéssel foglalkozó szervezetekre a 3.1. c) és a 3.1. d) pontban foglalt követelmények nem vonatkoznak.

### III. MELLÉKLET

#### **A termékek környezetvédelmi megfelelőségével kapcsolatos alapvető követelmények**

1. A termékeket a 4. pont figyelembevételével úgy kell megtervezni, hogy a lehető legkisebbek legyenek.
2. A termékeket a 4. pont figyelembevételével úgy kell megtervezni, hogy a kibocsátások a lehető legalacsonyabbak legyenek.
3. A termékeket a 4. pont figyelembevételével úgy kell megtervezni, hogy a folyadékok elpárolgásából vagy a környezetbe kerüléséből eredő kibocsátások a lehető legalacsonyabbak legyenek.
4. A zaj, a különböző fajtájú kibocsátások és a folyadékok környezetbe kerülésének csökkentését szolgáló tervezési szempontok kölcsönhatásait figyelembe kell venni.
5. A légi jármű által keltett zaj és kibocsátások minimalizálása szempontjából figyelembe kell venni a rendes üzemi feltételek teljes tartományát és azokat a földrajzi területeket, ahol a légi járművek által keltett zaj és kibocsátások problémát jelentenek.
6. A légi jármű környezetvédelmi okokból szükséges rendszereit és felszerelését úgy kell megtervezni, gyártani és karbantartani, hogy bármilyen előre látható üzemi feltételek mellett rendeltetésszerűen működjenek. E rendszerek és felszerelés megbízhatóságának arányosnak kell lennie a termék környezetvédelmi megfelelőségére gyakorolt szándékolt hatásaikkal.
7. Az egy meghatározott repülőipari termék ezen alapvető követelményeknek való folyamatos megfelelőségének biztosításához szükséges útmutatásokat, eljárásokat, módszereket, kézikönyveket, korlátozásokat és ellenőrzéseket létre kell hozni, és világosan kommunikálni kell a célközönség felé.
8. A repülőipari termékek tervezésében, gyártásában és karbantartásában részt vevő szervezeteknek:
  - a) rendelkezniük kell minden ahhoz szükséges erőforrással, hogy biztosítsák a repülőipari termék ezen alapvető követelményeknek való megfelelését; és
  - b) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel annak biztosítására, hogy a repülőipari termékek teljesítsék ezen alapvető követelményeket.

**IV. MELLÉKLET**  
**A REPÜLŐSZEMÉLYZET TAGJAIRA VONATKOZÓ ALAPVETŐ**  
**KÖVETELMÉNYEK**

**1. PILÓTAKÉPZÉS**

**1.1. Általános elvek**

A légi jármű vezetésére irányuló képzésben részesülni kívánó személynek tanulmányi szinten, fizikailag és szellemileg kellően érettnnek kell lennie a megfelelő elméleti ismeretek és gyakorlati készségek elsajátításához, fenntartásához és bizonyításához.

**1.2. Elméleti ismeretek**

A pilótának a légi jármű fedélzetén ellátott feladatainak megfelelő és az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintet kell elsajátítania és fenntartania. Ezek az ismeretek minimálisan az alábbiakat tartalmazzák:

- a) a légi jog;
- b) a légi járművekre vonatkozó általános ismeretek;
- c) a légi jármű kategóriájához kapcsolódó műszaki kérdések;
- d) a repüléstervezés és a repülés-végrehajtás;
- e) az emberi teljesítmény és annak korlátai;
- f) a meteorológia;
- g) a navigáció;
- h) az üzemeltetési eljárások, köztük az erőforrás-gazdálkodás;
- i) a repülés alapelvei;
- j) a kommunikáció; valamint
- k) a nem technikai jellegű készségek, beleértve a fenyegetések és a hibák felismerésének és kezelésének készségét is.

**1.3. Az elméleti ismeretek ellenőrzése és fenntartása**

1.3.1. Az elméleti ismeretek elsajátítását és megtartását a képzés során folyamatos értékeléssel és – az indokolt körben – vizsgákkal kell ellenőrizni.

1.3.2. Az elméleti ismeretekkel kapcsolatos kompetenciákat megfelelő szinten kell tartani. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléssel, vizsgákkal, tesztekkel vagy értékeléssel kell ellenőrizni. A vizsgák, tesztek vagy értékelések gyakoriságának arányosnak kell lennie a tevékenységhez kötődő kockázatok nagyságával.

**1.4. Gyakorlati készségek**

A pilótának el kell sajátítania és fenn kell tartania a légi jármű fedélzetén ellátandó feladatai elvégzéséhez szükséges gyakorlati készségeket. Ezeknek a készségeknek arányosnak kell lenniük az adott típusú tevékenységhez kapcsolódó kockázatokkal, és, amennyiben az a légi jármű fedélzetén végzett feladatokat tekintve megfelelő, az alábbiakra kell kiterjedniük:

- a) a felszállás előtti és a repülés közbeni feladatok, ideértve egyebek mellett a légi jármű műszaki jellemzőinek, tömegének és súlypontjának meghatározását, a légi jármű vizsgálatát és javítását, az üzemanyag- és az energiafelhasználás tervezését, az időjárás megítélését, az útvonaltervezést, a légtérkorlátozásokat és a futópályák rendelkezésre állását;
- b) a repülőtéri és a forgalmi körüli eljárások;
- c) az ütközések elkerülését szolgáló óvintézkedések és eljárások;
- d) a légi jármű irányítása külső vizuális referencia alapján;
- e) a repülési manőverek, köztük a kritikus helyzetekben végzett manőverek is, és a kapcsolódó „kivevő” manőverek, a műszaki lehetőségek függvényében;
- f) fel- és leszállás végrehajtása normál és oldalszélben;
- g) a csak műszerek alapján történő repülés, a tevékenység típusának megfelelően;
- h) az üzemeltetési eljárások, köztük a csapatmunka és az erőforrás-gazdálkodás, az üzemben tartás jellegének megfelelően, egy-, illetve többfős személyzet esetében;
- i) a navigáció és a repülési szabályok és a kapcsolódó eljárások végrehajtása, adott esetben vizuális adatok vagy navigációs segédeszközök használatával;
- j) teendők rendellenes működés, illetve veszélyhelyzet esetén, ideértve a légi jármű berendezéseinek szimulált meghibásodását is;
- k) megfelelés a légiforgalmi és a kommunikációs eljárásoknak;
- l) a légi jármű típusa vagy osztálya szerinti specifikus kérdések;
- m) a konkrét tevékenységhez kötődő kockázatok csökkentéséhez szükséges további gyakorlati készségfejlesztő képzések; valamint
- n) nem technikai jellegű készségek, beleértve a fenyegetések és a hibák felismerésének és kezelésének készségét is, a technikai készségek értékelésével összefüggésben alkalmazott megfelelő értékelési módszertan alapján.

## **1.5. A gyakorlati készségek ellenőrzése és fenntartása**

1.5.1. A pilótának bizonyítania kell, hogy képes a légi jármű fedélzetén ellátott feladatainak megfelelő kompetenciával végrehajtani az eljárásokat és a manővereket, és eközben:

- a) a légi járművet az arra vonatkozó korlátozások között üzemelteti;
- b) jó ítélőképességgel és repülőszaktudással cselekszik;
- c) alkalmazza a repüléssel kapcsolatos ismereteit;
- d) a légi járművet mindenkor úgy tartja irányítása alatt, hogy biztosított legyen az eljárás vagy manőver sikeres végrehajtása; és
- e) rendelkezik nem technikai jellegű készségekkel, beleértve a fenyegetések és a hibák felismerésének és kezelésének készségét is, és a technikai készségek értékelésével összefüggésben megfelelő értékelési módszertant alkalmaz.

1.5.2. A gyakorlati készségekkel kapcsolatos kompetenciákat megfelelő szinten kell tartani. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléssel, vizsgákkal, tesztekkel vagy értékeléssel kell ellenőrizni. A vizsgák, tesztek vagy értékelések

gyakoriságának arányosnak kell lennie a tevékenységhez kötődő kockázatok nagyságával.

## **1.6. Nyelvtudás**

A pilótának bizonyítottan rendelkeznie kell a repülőgépen ellátott feladataihoz szükséges megfelelő nyelvtudással. A bizonyított nyelvtudásnak ki kell terjednie:

- a) az időjárás információs dokumentumok megértésére;
- b) a repülési útvonalat tartalmazó, valamint az indulási és megközelítési térképek és a kapcsolódó repülési tájékoztató dokumentumok használatára; valamint
- c) a más repülőszeméllyel és a léginnavigációs szolgálatokkal a repülés bármely fázisában – beleértve a repülésre való felkészülést is – folytatandó kommunikáció képességére.

## **1.7. Repülésszimulációs oktatóeszközök**

A képzésben vagy a gyakorlati készségek elsajátításának vagy fenntartásának ellenőrzésében használt repülésszimulációs oktatóeszközöknek (FSTD) meg kell felelniük bizonyos teljesítményszintnek azokon a területeken, amelyek az adott feladat elvégzése szempontjából fontosak. Különösen a térbeli kialakításnak, a kezelési tulajdonságoknak, valamint a jármű- és a rendszerviselkedésnek kell megfelelő módon leképeznie a légi járművet.

## **1.8. Tanfolyam**

1.8.1. A képzést tanfolyami formában kell biztosítani.

1.8.2. A tanfolyamoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- a) minden tanfolyamtípusra ki kell dolgozni egy tantervet; és
- b) ha indokolt, a tanfolyamnak megfelelő arányban elméleti képzést és gyakorlati repülési képzést is tartalmaznia kell (beleértve a repülésoktató eszközökkel végzett képzést is).

## **1.9. Oktatók**

1.9.1. Elméleti oktatás

Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezeknek az oktatóknak:

- a) megfelelő ismeretekkel kell rendelkezniük az oktatott területen; és
- b) képeseknek kell lenniük a megfelelő oktatási technikák alkalmazására.

1.9.2. Repülésoktatás és repülésszimulációs oktatás

A repülésoktatást és a repülésszimulációs oktatást olyan megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik:

- a) teljesítik a nyújtott oktatásnak megfelelő, az elméleti ismeretekre és a gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
- b) képesek a megfelelő oktatási technikák alkalmazására;
- c) gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt repülési manőverek és eljárások oktatása során használt oktatási technikák terén;
- d) bizonyították képességüket az oktatni kívánt repülési területek oktatására, egyaránt ideértve a repülés előtti és utáni, valamint a földi oktatást; és

- e) az oktatás színvonalának fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt.

A repülésoktatóknak – az új típusú légi járműveken végzett oktatás kivételével – jogosultnak kell lenniük az oktatni kívánt légi jármű parancsnokként történő vezetésére.

#### **1.10. Vizsgáztatók**

A pilóták ismereteinek felméréseért felelős személyeknek:

- a) meg kell felelniük a repülőoktatókra vagy a repülésszimulációs oktatókra vonatkozó követelményeknek; és
- b) képesnek kell lenniük a pilóták teljesítményének megítélésére, valamint a repülési tesztek és ellenőrzések lefolytatására.

### **2. A PILÓTÁK GYAKORLATI TAPASZTALATAIRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK**

Hacsak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok értelmében a kompetencia meglétét nem az 1.5. pont szerint kell ellenőrizni, a repülőszemélyzet tagjaként, oktatóként vagy vizsgáztatóként eljáró személynek elegendő tapasztalatot kell szereznie és fenntartania az általa ellátott feladatok elvégzéséhez.

### **3. A PILÓTÁK EGÉSZSÉGÜGYI ALKALMASSÁGA**

#### **3.1. Egészségügyi alkalmassági követelmények**

- 3.1.1. Minden pilótának rendszeresen tanúbizonyságot kell tennie a feladatai kielégítő ellátásához szükséges egészségügyi alkalmasságáról, figyelemmel a tevékenység típusára. A követelményeknek való megfelelést megfelelő, a bevált repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló értékelés útján, a tevékenység típusa és az életkorból adódó lehetséges szellemi és fizikai állapotromlás figyelembevételével kell kimutatni.

Az egészségügyi alkalmasság – a fizikai és a szellemi alkalmasságot egyaránt ideértve – azt jelenti, hogy a pilóta nem szenved olyan betegségekből és fogyatékosságokból, amelyek képtelenné teszik:

- a) a légi jármű üzemben tartásához szükséges feladatok elvégzésére;
- b) a rá bízott feladatok mindenkor végrehajtására; vagy
- c) környezetének helyes érzékelésére.

- 3.1.2. Ha az egészségügyi alkalmasság nem bizonyítható teljes körűen, akkor azonos mértékű repülésbiztonságot eredményező kockázatcsökkentő intézkedések alkalmazhatók.

#### **3.2. Repülőorvos szakértők**

A repülőorvos szakértőnek:

- a) rendelkeznie kell az orvosi tevékenység gyakorlásához szükséges képesítéssel és engedéllyel;
- b) a vizsgálatok színvonalának fenntartása érdekében előzetes repülés-egészségügyi képzésben és rendszeres repülés-egészségügyi továbbképzéseken kell részt vennie; és

- c) gyakorlati ismeretekkel és tapasztalattal kell rendelkeznie azokról a körülményekről, amelyek között a pilóták feladataikat ellátják.

### **3.3. Repülőorvosi központok**

A repülőorvosi központoknak:

- a) rendelkezniük kell a kiváltságaikhoz kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes erőforrással. Ez – nem kizárólagosan – a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok dokumentációját, a felelőségeket és eljárásokat, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést foglalja magában;
- b) a végzett tevékenység típusát és a szervezet nagyságát figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; és
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel a követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

## **4. LÉGIUTAS-KÍSÉRŐK**

### **4.1. Általános elvek**

A légiutas-kísérőket:

- a) a biztonsági feladataik ellátásához szükséges képzettség elérése és fenntartása érdekében képzésben kell részesíteni és rendszeres ellenőrzéseknek kell alávetni és
- b) a biztonsági feladataik biztonságos ellátása érdekében egészségügyi alkalmasságuk szempontjából rendszeres ellenőrzéseknek kell alávetni. A követelményeknek való megfelelést megfelelő, a bevált repülés-egészségügyi gyakorlaton alapuló értékelés útján kell kimutatni.

### **4.2. Tanfolyam**

4.2.1. Az üzemben tartás vagy a kiváltságok típusától függően a képzést tanfolyami formában kell biztosítani.

4.2.2. A tanfolyamoknak az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- a) minden tanfolyamtípusra ki kell dolgozni egy tantervet; és
- b) ha indokolt, a tanfolyamnak megfelelő arányban elméleti és gyakorlati képzést is tartalmaznia kell (beleértve a repülésoktató eszközökkel végzett képzést is).

### **4.3. Légiutaskísérő-oktatók**

Az oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezeknek az oktatóknak:

- a) megfelelő ismeretekkel kell rendelkezniük az oktatott területen;
- b) képeseknek kell lenniük a megfelelő oktatási technikák alkalmazására; és
- c) az oktatás színvonalának fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésben kell részesülniük.

### **4.4. Légiutaskísérő-vizsgáztatók**

A légiutas-kísérők vizsgáztatásáért felelős személyeknek:

- a) meg kell felelniük a légiutaskísérő-oktatókra vonatkozó követelményeknek; és
- b) képesnek kell lenniük a légiutas-kísérők teljesítményének értékelésére és a vizsgák lebonyolítására.

## **5. KÉPZŐ SZERVEZETEK**

A pilóta- és a légiutaskísérő-képzést nyújtó képző szervezeteknek:

- a) rendelkezniük kell a tevékenységükhöz kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes erőforrással. Ez – nem kizárólagosan – a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok dokumentációját, a felelőségeket és eljárásokat, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést foglalja magában;
- b) a nyújtott képzéseket és a szervezet nagyságát figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehozniuk és fenntartaniuk, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; és
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel a fenti követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

## V. MELLÉKLET

### A légi járművek üzembentartására vonatkozó alapvető követelmények

#### 1. ÁLTALÁNOS ELVEK

- 1.1. A repülést tilos végrehajtani, ha a személyzet tagjai, valamint – az adott esetben megfelelően – a repülés előkészítésében és végrehajtásában részt vevő más személyek nem ismerik a feladataik teljesítéséhez kapcsolódó és az átrepülendő területekre és az igénybe venni tervezett repülőterekre vonatkozó, valamint az érintett léginnavigációs berendezésekhez kapcsolódó jogszabályokat, szabályzatokat és eljárásokat.
- 1.2. A repülést a repülés előkészítésére és végrehajtására vonatkozóan a repülési kézikönyvben, illetve ahol az üzembentartási kézikönyv megléte szükséges, ott az abban meghatározott üzembentartási eljárások betartásával kell végrehajtani. Ennek megkönnyítése céljából ellenőrző listákon alapuló rendszert kell működtetni olyan ellenőrző listákkal, amelyeket szükség esetén a személyzet tagjai a repülőgép üzembentartásának minden fázisában a normál, a rendellenes és a veszélyhelyzeti körülmények között és helyzetekben felhasználhatnak. Minden ésszerűen feltételezhető veszélyhelyzetre eljárást kell kidolgozni.
- 1.3. Minden repülés előtt meg kell határozni a személyzet minden egyes tagjának feladatkörét és kötelességeit. A parancsnok felel a légi jármű üzembentartásáért és biztonságáért, valamint a fedélzeten lévő személyzet, utasok és rakomány biztonságáért.
- 1.4. Hacsak a kapcsolódó kockázatok csökkentése érdekében nem kerül sor célirányos biztonsági eljárások és utasítások alkalmazására, a légi járműveken nem szállíthatók olyan árucikkek és anyagok – például veszélyes áruk, fegyverek, lőszer –, amelyek jelentős kockázatot jelenthetnek az egészségre, a biztonságra, az anyagi javakra vagy a környezetre.
- 1.5. Minden repülés vonatkozásában meg kell őrizni és az üzembentartás jellege szerinti minimális időtartamig hozzáférhetővé kell tenni az 5.3. pontban foglalt követelmények teljesítését dokumentáló összes adatot, okmányt, nyilvántartást és információt.

#### 2. A REPÜLÉS ELŐKÉSZÍTÉSE

A repülés csak akkor kezdhető meg, ha a rendelkezésre álló ésszerű eszközökkel igazolt az összes alábbi feltétel teljesülése:

- a) A rendelkezésre álló AIS-dokumentáció figyelembevételével a repüléshez és a légi jármű biztonságos üzembentartásához közvetlenül szükséges berendezések, köztük a kommunikációs berendezések és a navigációs segédesszközök rendelkezésre állnak a repülés végrehajtásához.
- b) A releváns mentőeszközök helyét és használatát a személyzet ismeri, és az utasok erre vonatkozóan tájékoztatást kaptak. A veszélyhelyzeti eljárások és az utastér biztonsági felszereléseinek használata tekintetében elegendő, az üzembentartáshoz kapcsolódó és a felszerelt berendezésekre vonatkozó információ áll a személyzet és az utasok rendelkezésére.
- c) A parancsnok meggyőződött:

- i. arról, hogy a légi jármű 6. pontnak megfelelően repülésre alkalmas;
  - ii. ha szükséges, arról, hogy a légi jármű megfelelő módon nyilvántartásba van véve, és az erre vonatkozó megfelelő tanúsítványok a légi jármű fedélzetén található;
  - iii. arról, hogy az 5. pontban meghatározott, az adott repülés végrehajtásához szükséges műszerek és berendezések a légi járműre fel vannak szerelve és működnek, kivéve abban az esetben, ha ez alól a minimálisan szükséges berendezések alkalmazandó listája (MEL) vagy más, azzal egyenértékű dokumentum felmentést ad;
  - iv. arról, hogy a légi jármű tömege és súlypontjának elhelyezkedése olyan, hogy a repülés a légialkalmasságra vonatkozó dokumentációban előírt határok között végrehajtható;
  - v. arról, hogy az utastérben és a rakodótérben található valamennyi poggyász és rakomány megfelelő berakodása és rögzítése megtörtént; valamint
  - vi. arról, hogy a légi jármű üzemben tartására vonatkozóan a 4. pontban meghatározott korlátozások a repülés során mindenkor be lesznek tartva.
- d) A repülőszemélyzet rendelkezésére állnak a felszállási repülőtér, a célrepülőtér és – adott esetben – az alternatív repülőterek meteorológiai viszonyaira, valamint az útvonalon fennálló viszonyokra vonatkozó információk. Kiemelt figyelmet kell fordítani a potenciálisan veszélyes légköri viszonyokra.
- e) Amennyiben a repülés előre ismertén vagy várhatóan jegesedéssel járó körülmények között történik, a légi jármű bizonyítvánnyal rendelkezik arról, hogy biztonságosan üzemeltethető ilyen körülmények között, és/vagy rendelkezik az ezt biztosító felszereléssel, és/vagy átesett az ezt biztosító kezelésem.
- f) A vizuális repülési szabályokon alapuló repülés csak akkor hajtható végre, ha a követendő útvonalon a meteorológiai viszonyok olyanok, hogy lehetővé teszik a repülési szabályok betartását. A műszeres repülési szabályokon alapuló repülés esetében ki kell választani a célrepülőtér és szükség esetén azokat az alternatív repülőtere(ke)t, ahol a légi jármű leszállhat, figyelembe véve különösen a meteorológiai viszonyokra vonatkozó előrejelzést, a léginnavigációs szolgálatok rendelkezésre állását, a földi létesítmények meglétét és annak az államnak a műszeres repülésre vonatkozóan elfogadott eljárásait, ahol a célrepülőtér és/vagy az alternatív repülőtér található.
- g) A fedélzetén lévő üzemanyag, illetve propulziós energia és fogyóeszközök mennyisége elegendő a tervezett repülés biztonságos végrehajtásához, figyelembe véve a meteorológiai viszonyokat, a légi jármű működését befolyásoló bármely körülményt és a repülés során várható minden késedelmet. Emellett az előre nem látott esetekre tartalék üzemanyagot, illetve energiát kell vinni. Ha szükséges, eljárásokat kell kidolgozni a repülés közbeni üzemanyag-, illetve energiagazdálkodásra.

### 3. REPÜLÉSI MŰVELETEK

A repülési műveleteket illetően az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell:

- a) Amennyiben a légi jármű típusának esetében alkalmazható, és amennyiben a parancsnok a biztonság érdekében bármikor szükségesnek ítéli, fel- és leszállás közben a személyzet minden tagjának a személyzeti állomáshelyén lévő üléseken helyet kell foglalnia, és használnia kell a rendelkezésére álló övrendszereket.
- b) Amennyiben a légi jármű típusának esetében alkalmazható, és hacsak az út során fiziológiai vagy üzemtartási okok mást nem tesznek szükségessé, a repülőszemélyzet minden olyan tagjának, akinek a pilótafülkében kell szolgálatot teljesítenie, az állomáshelyén kell tartózkodnia és ott kell maradnia, bekötött biztonsági övvel.
- c) Amennyiben a légi jármű és az üzemben tartás típusának esetében alkalmazható, fel- vagy leszállás előtt, gurulás közben, vagy bármely más, a biztonság érdekében szükségesnek ítélt esetben a parancsnoknak biztosítania kell, hogy minden utas megfelelően helyet foglaljon, és a biztonsági öve megfelelően be legyen csatolva.
- d) A repülést úgy kell végrehajtani, hogy a repülés minden fázisa során folyamatosan biztosítva legyen a más járművektől való kellő távolság (elkülönítés) és az akadályok kellő távolságból való elkerülése. Az elkülönítésnek legalább akkorának kell lennie, amekkorát az alkalmazandó repülési szabályok az üzemben tartás jellegének megfelelően előírnak.
- e) A repülés csak akkor folytatható, ha az ismert viszonyok továbbra is legalább egyenértékűek a 2. pontban leírt körülményekkel. Műszeres repülési szabályokon alapuló repülés esetén a repülőtér megközelítése nem folytatható bizonyos meghatározott magasságértékek alatt, illetve bizonyos meghatározott pozíción túl, ha az előírt látási viszonyok nem teljesülnek.
- f) Veszélyhelyzetben a parancsnoknak biztosítania kell, hogy minden utas utasítást kapjon a körülményeknek megfelelő veszélyhelyzeti teendőkre vonatkozóan.
- g) A parancsnoknak minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak érdekében, hogy minimálisra csökkentse bármely utas zavaró magatartásának hatását a repülésre.
- h) Légi jármű csak akkor gurulhat a repülőtér előterén, és rotorja csak akkor kapcsolható be, ha a kezelőszerveknél megfelelően felkészült személy tartózkodik.
- i) Ha szükséges, alkalmazni kell a repülés közbeni üzemanyag-, illetve energiagazdálkodásra vonatkozó eljárásokat.

- 4. A LÉGI JÁRMŰVEK MŰKÖDÉSE ÉS AZ ÜZEMBEN TARTÁSRA VONATKOZÓ KORLÁTOZÁSOK**
- 4.1. A légi járművet a légialkalmasságára vonatkozó dokumentumokkal és az elfogadott repülési kézikönyvben vagy más ezzel egyenértékű dokumentumban rögzített összes üzembentartási eljárással és korlátozással összhangban kell üzemeltetni. A repülési kézikönyvnek vagy ezzel egyenértékű dokumentumnak minden légi jármű esetében a személyzet rendelkezésére kell állnia, és azt folyamatosan aktualizálni kell.
- 4.2. A 4.1. pont ellenére a helikopterekkel végzett műveletek során megengedhető, hogy a jármű ideiglenesen átlépje a magasság-sebesség határgörbét, amennyiben biztosítva van a megfelelő szintű biztonság.
- 4.3. A légi járművet az alkalmazandó környezetvédelmi dokumentációval összhangban kell üzemeltetni.
- 4.4. A repülés csak akkor kezdhető meg, illetve folytatható, ha a légi jármű tervezett működése, figyelembe véve a működést lényegesen befolyásoló minden tényezőt, lehetővé teszi a tervezett üzemi tömeg mellett a repülés minden fázisának a megfelelő távolságokon/területeken belül, és az akadályok megfelelő távolságban történő kikerülésével történő végrehajtását. A felszállást, a repülést és a megközelítést/leszállást jelentősen befolyásoló tényezők különösen az alábbiak:
- a) az üzembentartási eljárások;
  - b) a repülőtér tengerszint feletti magassága (nyomásmagasság);
  - c) a hőmérséklet;
  - d) a szélviszonyok;
  - e) a felszállási/leszállási terület mérete, lejtése és állapota; valamint
  - f) a légi jármű törzsének állapota, valamint a hajtómű és a rendszerek állapota, figyelembe véve az esetleges állapotromlást is.

- 4.5. Ezeket a tényezőket – az üzemben tartás típusának megfelelően – közvetlenül mint üzembentartási paramétereket, vagy közvetetten, túrések vagy eltérések útján kell figyelembe venni, amelyek a műszaki jellemzők tervezésében adhatók meg.

## **5. MŰSZEREK, ADATOK ÉS BERENDEZÉSEK**

- 5.1. A légi járművet – figyelemmel a repülés összes fázisára vonatkozó légi közlekedési előírásokra és repülési szabályokra – fel kell szerelni a tervezett repüléshez szükséges minden navigációs, kommunikációs és egyéb berendezéssel.
- 5.2. A működési területekhez, a repülési útvonalakhoz, a repülési magasságokhoz és a repülés időtartamához társuló kockázatok függvényében a légi járművet a szükséges mértékben fel kell szerelni minden szükséges biztonsági, egészségügyi, menekülési és túlélőfelszereléssel.
- 5.3. A vonatkozó légi közlekedési előírások és repülési szabályok, a repülési magasságok, valamint az üzemben tartás területeinek figyelembevételével minden adatot, amelyre a személyzetnek a repülés végrehajtásához szüksége van, folyamatosan aktualizálni kell és a légi jármű fedélzetén hozzáférhetővé kell tenni.

## **6. A TERMÉKEK FOLYAMATOS LÉGIALKALMASSÁGA ÉS KÖRNYEZETVÉDELMI MEGFELELŐSÉGE**

- 6.1. A légi jármű csak akkor üzemeltethető, ha:
- a) a légi jármű repülésre alkalmas állapotban van, és megfelel a termékek környezetvédelmi megfelelőségére vonatkozó irányadó követelményeknek;
  - b) a tervezett repüléshez szükséges üzembentartási és veszélyhelyzeti felszerelések üzemképesek;
  - c) a légi jármű légialkalmassági dokumentuma és – ha alkalmazandó – zajbizonyítványa érvényes; és
  - d) a légi jármű karbantartását a vonatkozó követelményekkel összhangban végzik.

- 6.2. A légi járművet minden egyes repülés vagy az egymást követő repülések minden egyes összekapcsolódó sorozata előtt repülés előtti ellenőrzés keretében meg kell vizsgálni, és meg kell állapítani, hogy alkalmas-e a tervezett repülésre.
- 6.3. A légi jármű csak akkor tartható üzemben, ha a karbantartást követően erre képesített személyek vagy szervezetek tanúsítják üzemképességét. Az üzemképességet tanúsító, aláírt okiratnak tartalmaznia kell különösen az elvégzett karbantartás alapadatait.
- 6.4. A légi jármű légialkalmassági és környezetvédelmi megfelelőségi állapotának bizonyításához szükséges minden feljegyzést a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó követelményekben meghatározott időtartamig – és mindaddig, amíg a bennük foglalt információk helyébe azokkal egyenértékű tárgyú és részletességű új információk nem lépnek, de minden esetben legalább 24 hónapig – meg kell őrizni.
- 6.5. Minden módosításnak és javításnak meg kell felelnie a termékek légialkalmasságára, valamint, ha alkalmazandó, környezetvédelmi megfelelőségére vonatkozó alapvető követelményeknek. A termékek légialkalmasságára és környezetvédelmi megfelelőségére vonatkozó követelmények teljesülését alátámasztó adatokat meg kell őrizni.
- 6.6. Az üzemben tartó felelőssége azt biztosítani, hogy a karbantartást végző harmadik fél megfeleljen az üzemben tartó biztonsági és védelmi követelményeinek.

## **7. A SZEMÉLYZET TAGJAI**

- 7.1. A személyzet tagjainak számát és összetételét az alábbiak figyelembevételével kell meghatározni:
- a) a tanúsítási eljárásban a légi járműre meghatározott korlátozások, köztük adott esetben a vonatkozó veszélyhelyzeti menekülési bemutató;
  - b) a légi jármű konfigurációja; valamint
  - c) az üzemben tartás típusa és időtartama.

- 7.2. A parancsnokot fel kell hatalmazni minden, a biztonságos üzemben tartás, valamint a légi jármű és a benne lévő személyek és/vagy vagyontárgyak biztonságának biztosítása érdekében szükséges parancs kiadására és a megfelelő intézkedések megtételére.
- 7.3. Az üzemben tartást vagy a légi jármű és/vagy a fedélzetén lévő személyek biztonságát veszélyeztető veszélyhelyzetben a parancsnoknak meg kell tennie az általa a biztonság érdekében szükségesnek ítélt minden intézkedést. Amennyiben egy ilyen intézkedés sérti a helyi jogszabályokat vagy eljárásokat, a parancsnok felel a megfelelő helyi hatóság haladéktalan értesítéséért.
- 7.4. Veszélyhelyzeti és rendellenes helyzet nem szimulálható utasok vagy rakomány szállítása során.
- 7.5. A személyzet egyetlen tagja sem engedheti meg, hogy a fáradtság hatásai miatt feladatteljesítési, illetve döntéshozatali képessége a repülés biztonságát veszélyeztető mértékben leromoljon, figyelembe véve többek között a fáradtság halmozódását, az alváshiányt, a repült szakaszok számát, az éjszakai munkavégzést és az időzónaváltásokat. A pihenőidőszakoknak elegendő időt kell biztosítaniuk a személyzet tagjai számára ahhoz, hogy kipihenjék az előző szolgálatok hatásait, és a következő repülőszolgálati időszakot jól kipihent állapotban kezdhessék meg.
- 7.6. A személyzet tagjai nem láthatják el a rájuk kiosztott feladatokat a légi jármű fedélzetén, ha pszichoaktív anyagok vagy alkohol hatása alatt állnak, vagy sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb hasonló ok miatt arra alkalmatlanok.

## **8. KIEGÉSZÍTŐ KÖVETELMÉNYEK A KERESKEDELMI CÉLÚ LÉGI FUVAROZÁS ÉS MÁS OLYAN MŰVELETEK TEKINTETÉBEN, AMELYEKRE TANÚSÍTÁSI VAGY NYILATKOZATTÉTELI KÖVETELMÉNY VONATKOZIK**

- 8.1. A kereskedelmi célú légi fuvarozáshoz és a légi jármű más olyan üzemben tartásához kapcsolódó műveleteket, amelyekre tanúsítási vagy nyilatkozattételi követelmény vonatkozik, csak az alábbi feltételek betartása mellett szabad végezni:
- a) az üzemben tartónak közvetlenül vagy harmadik féllel kötött megállapodások révén közvetve rendelkeznie kell azokkal az erőforrásokkal, amelyek az üzemben tartás kiterjedése és tárgya szempontjából szükségesek. Ezek – nem kizárólagosan – magukban foglalják a légi járműveket, a létesítményeket, az igazgatási szerkezetet, a személyzetet, a felszerelést, a feladatokat, a felelőségek és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;
  - b) az üzemben tartó csak megfelelő képesítéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet alkalmazhat, továbbá képzési és ellenőrzési programokat kell létrehoznia és fenntartania a személyzet tagjai és az egyéb érintett személyzet vonatozásában;
  - c) az üzemben tartónak az alábbiak figyelembevételével össze kell állítania a minimálisan szükséges berendezések listáját (MEL) vagy egy ennek megfelelő dokumentumot:
    - i. a dokumentumnak meg kell határoznia a légi jármű olyan körülmények közötti üzemben tartásának módját, amikor a repülés kezdetekor bizonyos műszerek, berendezések vagy funkciók nem működnek;

- ii. a dokumentumot minden egyes légi járműre külön kell kidolgozni, figyelembe véve az üzemben tartó vonatkozó üzemeltetési és karbantartási feltételeit; valamint
  - iii. a minimálisan szükséges berendezések listájának a minimálisan szükséges berendezések alaplistáján (MMEL) kell alapulnia, ha van ilyen, és nem tartalmazhat kevesebb korlátozást, mint az;
  - d) a végzett tevékenység típusát és a szervezet nagyságát figyelembe véve az üzemben tartónak olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére;
  - e) a d) pontban említett vezetési rendszer részeként az üzemben tartónak a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az események jelentésére szolgáló rendszernek teljesítenie kell a 376/2014/EU rendelet követelményeit.
- 8.2. Az üzemben tartás csak az üzemben tartó üzemeltetési kézikönyvének megfelelően történhet. Ennek a kézikönyvnek tartalmaznia kell minden olyan utasítást, információt és eljárást, amely minden egyes üzemben tartott légi jármű vonatkozásában szükséges az üzemben tartásban részt vevő személyzet számára feladatainak ellátásához. Rögzítenie kell a személyzet tagjainak repülési idejére, repülőszolgálati idejére és pihenőidejére vonatkozó korlátozásokat. Az üzemeltetési kézikönyvnek és felülvizsgált változatainak meg kell felelnie az elfogadott repülési kézikönyvnek, és azt szükség szerint módosítani kell.
- 8.3. Az üzemben tartónak az indokolt körben eljárásokat kell létrehoznia annak érdekében, hogy a minimálisra csökkentse bármely utas zavaró magatartásának hatását a repülés biztonságára.
- 8.4. Az üzemben tartónak olyan, a légi járműhöz és az üzemben tartás jellegéhez illeszkedő védelmi programokat kell létrehoznia és fenntartania, amelyek kiterjednek különösen:
- a) a pilótafülke védelmére;
  - b) a légi jármű átkutatási eljárására vonatkozó ellenőrző listára;
  - c) a képzési programokra; valamint
  - d) az elektronikus és a számítógépes rendszereknek a rendszerbe való szándékos vagy nem szándékos beavatkozás és hibaokozás megelőzését célzó védelmére.
- 8.5. Ha a védelmi intézkedések negatív hatással lehetnek az üzemben tartás biztonságára, a kockázatokat fel kell mérni, és megfelelő eljárásokat kell kidolgozni a biztonsági kockázatok csökkentésére, amely speciális felszerelés használatát is szükségessé teheti.
- 8.6. Az üzemben tartónak a repülőszemélyzet egyik pilótáját ki kell jelölnie parancsnoknak.
- 8.7. A fáradtságot kimerültségkezelő rendszerrel kell megelőzni. Ennek a rendszernek meg kell szabnia az egy repüléshez vagy repülőssorozathoz tartozó repülési időt, repülőszolgálati időszakokat és szolgálati időszakokat, valamint az ezekhez illesztett pihenőidőket. A kimerültségkezelő rendszerben meghatározott korlátozásoknak figyelembe kell venniük a fáradtsághoz hozzájáruló minden tényezőt, így különösen a repült szakaszok számát, az időzónaváltásokat, az alváshiányt, a szokásos

huszonnégy órás biológiai ciklus felborulását, az éjszakai munkavégzést, a helyszíneket, az adott időtartam alatti teljes szolgálati időt, az elvégzendő feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását, valamint a szokásosnál több tagú személyzet rendelkezésre állását is.

- 8.8. Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a 6.1. pontban meghatározott, valamint a 6.4. és a 6.5. pontban leírt feladatokat egy olyan, a folyamatos légialkalmasságot fenntartó szervezet ellenőrizze, amely teljesíti a II. melléklet 3.1. pontjában, valamint a III. melléklet 7. és 8. pontjában szereplő követelményeket.
- 8.9. Az üzemben tartónak biztosítania kell, hogy a 6.3. pontnak megfelelően az üzemképességet olyan szervezet tanúsítsa, amely minősítéssel rendelkezik a termékek, a részegységek és a fel nem szerelt berendezések karbantartására vonatkozóan. Ennek a szervezetnek meg kell felelnie a II. melléklet 3.1. pontjában foglalt követelményeknek.
- 8.10. A 8.8. pontban említett szervezetnek ki kell dolgoznia egy szervezeti kézikönyvet, amely az érintett személyzet általi használat és a nekik nyújtott iránymutatás céljából tartalmazza a szervezet összes, a folyamatos légialkalmassággal kapcsolatos eljárásának leírását.

## VI. MELLÉKLET

### A minősített szervezetekre vonatkozó alapvető követelmények

1. A minősített szervezet, annak igazgatója és a tanúsítási és felügyeleti feladatok elvégzéséért felelős személyzete sem közvetlenül, sem meghatalmazott képviselőként nem vehet részt a termékek, a részegységek, a berendezések, a rendszerelemek és a rendszerek tervezésében, előállításában, forgalmazásában és karbantartásában, valamint üzemben tartásában, szolgáltatásában és használatában. Ez nem zárja ki a műszaki információk megosztásának lehetőségét a részt vevő szervezetek és a minősített szervezet között.  
  
A fenti bekezdés nem zárja ki, hogy egy, a légi sportok vagy a kedvtelési célú repülés népszerűsítése céljából létrehozott szervezet akkreditálható legyen minősített szervezetként, ennek azonban az a feltétele, hogy az akkreditáló hatóság számára kielégítően bizonyítania kell, hogy megfelelő intézkedéseket hozott az összeférhetetlensége megelőzésére.
2. A minősített szervezetnek és a tanúsítási és felügyeleti feladatokért felelős személyzetnek a lehető legnagyobb szakmai tisztességgel és műszaki kompetenciával kell ellátnia feladatait, és nem lehet kitéve semmilyen olyan, különösen pénzügyi jellegű nyomásnak vagy ösztönzésnek, amely az értékkitételét vagy a tanúsítási és felügyeleti feladatainak eredményeit befolyásolhatná, különösen olyan személyek vagy csoportok részéről, akiket, illetve amelyeket ezek az eredmények érintenek.
3. A minősített szervezetnek olyan személyzetet kell alkalmaznia és rendelkeznie kell azokkal az erőforrásokkal, amelyek szükségesek a tanúsítás és a felügyelet folyamatával kapcsolatos technikai és igazgatási feladatok megfelelő elvégzéséhez; emellett a rendkívüli ellenőrzésekhez szükséges berendezésekhez is hozzá kell férnie.
4. A kivizsgálások elvégzéséért felelős minősített szervezetnek és személyzetének:
  - a) átfogó műszaki és szakmai képesítéssel, vagy releváns feladatok végzése során nyert tapasztalatok révén megszerzett szakismeretekkel kell rendelkeznie;
  - b) az elvégzendő tanúsítási és felügyeleti feladatok követelményeit kielégítő módon ismernie kell, és az ilyen jellegű eljárásokban megfelelő tapasztalatokkal kell rendelkeznie;
  - c) képesnek kell lennie a tanúsítási és a felügyeleti feladatok elvégzését igazoló nyilatkozatok, nyilvántartások és jelentések elkészítésére.
5. A tanúsítási és felügyeleti feladatokért felelős személyzetnek biztosítani kell a pártatlanságát. A személyzet díjazásának függetlennek kell lennie az elvégzett kivizsgálások számától, valamint azok eredményétől.
6. A minősített szervezetnek felelősségbiztosítással kell rendelkeznie, kivéve abban az esetben, ha egy tagállam a nemzeti jogának megfelelően átvállalja a felelősséget.
7. A minősített szervezet személyzetének szakmai titokként kell kezelnie az e rendelet szerinti feladatok elvégzése során a birtokába jutó valamennyi információt.

## VII. MELLÉKLET

### A repülőterekre vonatkozó alapvető követelmények

#### 1. FIZIKAI JELLEMZŐK, INFRASTRUKTÚRA ÉS FELSZERELÉS

##### 1.1. Mozgási terület

1.1.1. A repülőtereken ki kell jelölni egy olyan területet a légi járművek le- és felszállására, amely megfelel a következő feltételeknek:

- a) a fel- és leszállóterület méreteinek és jellemzőinek igazodniuk kell a létesítményt használni szándékozó légi járművekhez;
- b) a fel- és leszállóterületnek az indokolt esetekben megfelelő teherbíró képességgel kell rendelkeznie a fogadni kívánt légi járművek ismétlődő műveleteinek viselésére. A nem ismétlődő műveletek céljaira használni kívánt területeknek csak a légi járművek megtartására kell alkalmasnak lenniük;
- c) a fel- és leszállóterületet úgy kell kialakítani, hogy a vizet elvezesse, és meg kell akadályozni, hogy az összegyűlő víz a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentsen;
- d) a fel- és leszállóterület lejtése és lejtésének változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;
- e) a fel- és leszállóterületnek olyan felületi jellemzőkkel kell rendelkeznie, amelyek használatra alkalmassá teszik a fogadni kívánt légi járművek számára; valamint
- f) a fel- és leszállóterületnek mentesnek kell lennie a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól.

1.1.2. Ha több kijelölt fel- és leszállóterület van, akkor ezeket úgy kell kialakítani, hogy a légi járművek műveleteire nézve ne jelentsenek elfogadhatatlan kockázatot.

1.1.3. A fel- és leszállóterületeket kijelölt területeknek kell határolniuk. E területek célja a felszállási és a leszállási műveletek során felettük elhaladó légi járművek megvédése, valamint a rövidre szállás és a fel- és leszállóterületről való le- vagy túlfutás következményeinek enyhítése, és meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) méreteiknek igazodniuk kell a tervezett légijármű-műveletekhez;
- b) lejtésük és lejtésük változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;
- c) mentesnek kell lenniük a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyaktól. Ez nem zárja ki a könnyen törő felszerelések elhelyezését ezeken a területeken, ha a légi járművek műveleteinek segítéséhez ezekre szükség van; és
- d) az adott funkció ellátására alkalmas teherbíró képességgel kell rendelkezniük.

1.1.4. A repülőtereknek a légi járművek gurulására vagy parkolására használt területeit a közvetlen környezetükkel együtt úgy kell kialakítani, hogy az adott létesítményt várhatóan igénybe vevő légi járművek biztonságos üzemeltetését minden tervezett körülmény esetén lehetővé tegyék, és meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) megfelelő teherbíró képességgel kell rendelkezniük a fogadni kívánt légi járművek ismétlődő műveleteinek viselésére, kivéve a csak esetenként használt

területeket, amelyeknek csak a légi járművek megtartására kell alkalmasnak lenniük;

- b) úgy kell őket kialakítani, hogy a vizet elvezessék, és meg kell akadályozni, hogy az összegyűlő víz a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentsen;
- c) lejtésük és lejtésük változásai nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve;
- d) olyan felületi jellemzőkkel kell rendelkezniük, amelyek használatra alkalmassá teszik őket a fogadni kívánt légi járművek számára; és
- e) mentesnek kell lenniük a légi járművekre nézve elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgytól. Ez nem zárja ki az e területeken szükséges parkolási felszerelés jelenlétét a kifejezetten e célra kijelölt helyeken vagy zónákban.

- 1.1.5. A légi járművek általi igénybevételre szánt egyéb infrastruktúrát úgy kell kialakítani, hogy használata ne jelentsen elfogadhatatlan kockázatot az azt használó légi járművekre nézve.
- 1.1.6. Az építményeket, az épületeket, a felszereléseket és a tárolóterületeket úgy kell elhelyezni és kialakítani, hogy ne jelentsenek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveleteire nézve.
- 1.1.7. Megfelelő eszközökkel meg kell akadályozni az illetéktelen személyek, az illetéktelen járművek és – a nemzeti és a nemzetközi állatvédelmi rendelkezések sérelme nélkül – a légi járművek műveleteire elfogadhatatlan kockázatot jelentő méretű állatok bejutását a mozgási területre.

## **1.2. Akadálymentesség**

- 1.2.1. A repülőteret leszállás céljából megközelítő és a repülőteret elhagyó légi járművek védelme érdekében érkezési és indulási útvonalakat vagy területeket kell kialakítani. Ezeknek az útvonalaknak vagy területeknek – a helyi fizikai jellemzők kellő figyelembevételével – biztosítaniuk kell a repülőtér környezetében található akadályoktól való szükséges távolságot.
- 1.2.2. Ennek az akadálymentességnek megfelelőnek kell lennie a végrehajtott repülési fázis és művelet szempontjából. Emellett tekintettel kell lennie a légi jármű helyzetének meghatározására igénybe vett berendezésekre is.

## **1.3. Vizuális és nem vizuális segédeszközök, repülőtéri felszerelés**

- 1.3.1. A segédeszközöknek felismerhetőnek és a céljuknak megfelelőnek kell lenniük, és minden tervezett üzemeltetési körülmény esetén egyértelmű információt kell szolgáltatniuk a felhasználóknak.
- 1.3.2. A repülőtéri felszerelésnek a tervezett üzemeltetési körülmények között rendeltetésszerűen kell működnie. A repülőtéri felszerelés sem az üzemeltetési körülmények, sem meghibásodás folytán nem jelenthet elfogadhatatlan kockázatot a légi közlekedés biztonságára nézve.
- 1.3.3. A segédeszközöket és áramellátásukat úgy kell kialakítani, hogy meghibásodás esetén a felhasználók ne kapjanak nem megfelelő, félrevezető vagy elégtelen információkat, és az alapvető szolgáltatás szünetmentes legyen.
- 1.3.4. Az ilyen segédeszközök károsodásának vagy zavarának elkerülése érdekében megfelelő védőeszközöket kell alkalmazni.
- 1.3.5. A sugárforrások és a mozgó vagy rögzített tárgyak jelenléte nem zavarhatja vagy befolyásolhatja károsan a repülési kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző rendszerek működését.
- 1.3.6. Az érintett személyzet rendelkezésére kell bocsátani a repülőtéri felszerelés működtetéséről és használatáról szóló tájékoztatást, és ebben világosan meg kell jelölni azokat a körülményeket, amelyek a repülés biztonságára nézve elfogadhatatlan kockázatot jelenthetnek.

## **1.4. Repülőtéri adatok**

- 1.4.1. Össze kell állítani és naprakészen kell tartani a repülőtérre és a rendelkezésre álló szolgáltatásokra vonatkozó adatokat.
- 1.4.2. Ezeknek az adatoknak pontosaknak, érthetőeknek, hiánytalanoknak és egyértelműeknek kell lenniük. Az integritás megfelelő szintjeit fenn kell tartani.

- 1.4.3. Ezeket az adatokat megfelelő időben, a kommunikáció biztonságos és hatékony módjainak használatával a felhasználók és az ANS-szolgáltatók rendelkezésére kell bocsátani.

## **2. ÜZEMELTETÉS ÉS IGAZGATÁS**

### **2.1. A repülőtér üzemeltetőjének felelőssége**

A repülőtér üzemeltetője felel a repülőtér üzemeltetéséért. A repülőtér üzemeltetőjének felelőssége a következőket foglalja magában:

- a) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik féllel kötött megállapodások révén – rendelkeznie kell azokkal az erőforrásokkal, amelyek a légi járműveknek a repülőtéren történő biztonságos üzemben tartásához szükségesek. Ezek – nem kizárólagosan – magukban foglalják a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést és anyagot, a feladatokat, a felelősségi körök és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;
- b) a repülőtér üzemeltetőjének meg kell bizonyosodnia arról, hogy az 1. pont előírásai mindig teljesülnek, vagy megfelelő intézkedéseket kell hoznia a nem teljesülő előírásokból adódó kockázatok csökkentésére. Eljárásokat kell kialakítani és bevezetni annak érdekében, hogy valamennyi felhasználó időben értesüljön ezekről az intézkedésekről;
- c) a repülőtér üzemeltetőjének megfelelő intézkedéscsomagot kell kialakítania és bevezetnie a vadon élő állatok miatti kockázatok kezelésére;
- d) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik féllel kötött megállapodások révén – biztosítania kell, hogy a járművek és a személyek mozgása a mozgási területen és az egyéb üzemi területeken össze legyen hangolva a légi járművek mozgásával, és így elkerülhető legyen a légi járművekkel történő ütközés és a légi járművek károsodása;
- e) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy az indokolt esetekben létezzenek kialakított és bevezetett eljárások a téli üzemeltetéssel, a rossz időjárási körülményekkel, a csökkent látótávolsággal vagy az éjszakai üzemeltetéssel kapcsolatos kockázatok csökkentésére;
- f) a repülőtér üzemeltetőjének megállapodásokat kell kötnie más érintett szervezetekkel annak érdekében, hogy biztosítsa a repülőterekre vonatkozó alapvető követelmények folyamatos teljesülését. Ilyen szervezetek például, de nem kizárólagosan, a légijármű-üzembentartók, a léginavigációs szolgáltatók, a földi kiszolgálást végző szolgáltatók, az előtér-irányító szolgáltatók és más olyan szervezetek, amelyeknek tevékenysége vagy termékei hatással lehetnek a légi járművek biztonságára;
- g) a repülőtér-üzemeltetőnek meg kell bizonyosodnia arról, hogy a légi járművek üzemanyagainak tárolásában és adagolásában részt vevő szervezetek eljárásai biztosítják a légi járművek szennyeződésmentes és megfelelő összetételű üzemanyaggal való ellátását;
- h) a repülőtéri felszerelés karbantartására vonatkozóan rendelkezésre kell állniuk a gyakorlatban is használt kézikönyveknek, és ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell a karbantartási és javítási utasításokat, a szervizelési és hibaelhárítási információkat, valamint az ellenőrzési eljárásokat;

- i) a repülőtér üzemeltetőjének ki kell alakítania és végre kell hajtania egy, a repülőtérre vonatkozó veszélyhelyzeti tervet, amely kitér azokra a veszélyhelyzetekre, amelyek a repülőtéren vagy a környezetében előfordulhatnak. Ezt a tervet megfelelő módon össze kell hangolni a helyi önkormányzat katasztrófaelhárítási tervével;
- j) a repülőtér üzemeltetőjének – közvetlenül vagy harmadik féllel kötött megállapodások révén – biztosítania kell, hogy megfelelő repülőtéri mentő- és tűzoltó szolgálat álljon rendelkezésre. Ezeknek a szolgálatoknak megfelelő sürgősséggel kell reagálniuk a repülési eseményekre és balesetekre, és legalább felszereléssel, oltóanyaggal, valamint elegendő létszámú személyzettel kell rendelkezniük;
- k) a repülőtér üzemeltetője csak képzett és minősített személyzetet alkalmazhat a repülőtér üzemeltetésére és karbantartására, továbbá közvetlenül vagy harmadik féllel kötött megállapodások révén biztosítania kell, hogy az érintett személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása céljából képzési és ellenőrzési programok kerüljenek bevezetésre és végrehajtásra;
- l) a repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy bármely személy, aki jogosult a mozgási területre vagy más üzemi területre való kíséret nélküli belépésre, ehhez megfelelő képzettséggel és minősítéssel rendelkezzen;
- m) a mentő- és a tűzoltó szolgálat személyzetének megfelelő képzettséggel és minősítéssel kell rendelkeznie a repülőtéri környezetben való munkára. A repülőtér üzemeltetőjének e személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása céljából képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és végrehajtania; valamint
- n) a mentő- és a tűzoltó szolgálatok esetlegesen légi közlekedési veszélyhelyzetben szolgálatot teljesítő valamennyi alkalmazottjának rendszeresen tanúbizonyságot kell tennie arról, hogy egészségesen alkalmas feladatainak kielégítő végrehajtására, figyelemmel az adott tevékenység típusára. Ebben az összefüggésben az egészségi alkalmasság, amely a fizikai és a szellemi alkalmasságot egyaránt magában foglalja, azt jelenti, hogy az adott személy nem szenved olyan betegségben vagy fogyatékosságban, amely képtelenné tenné arra, hogy:
  - a légi közlekedési veszélyhelyzetekben adódó szükséges feladatokat végrehajtsa,
  - bármikor végrehajtsa a rá bízott feladatokat, vagy
  - a környezetét helyesen érzékelje.

## **2.2. Vezetési rendszerek**

- 2.2.1. A végzett tevékenység típusát és a szervezet nagyságát figyelembe véve a repülőtér üzemeltetőjének olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére.
- 2.2.2. A 2.2.1. pontban említett vezetési rendszer részeként a repülőtér üzemeltetőjének a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az események jelentésére szolgáló rendszerből származó információk elemzésében az indokolt esetekben a fenti 2.1. f) pontban

említett harmadik feleknek is részt kell venniük. Az események jelentésére szolgáló rendszernek teljesítenie kell a 376/2014/EU rendelet követelményeit.

- 2.2.3. A repülőtér üzemeltetőjének ki kell dolgoznia egy repülőtéri kézikönyvet, és a repülőtérnek ennek megfelelően kell üzemeltetnie. Ennek a kézikönyvnek tartalmaznia kell mindazokat az utasításokat, információkat és eljárásokat, amelyek a repülőtérre és a vezetési rendszerre vonatkoznak, valamint mindazokat, amelyek szükségesek az üzemeltetést végző személyzet feladatainak ellátásához.

### **3. A REPÜLŐTÉR KÖRNYEZETE**

- 3.1. A repülőtér mozgási területeit körülvevő légteret úgy kell akadálymentesen tartani, hogy anélkül legyen lehetséges a repülőtérre végrehajtani tervezett műveletek légi járművek általi végrehajtása, hogy a repülőtér környezetében az akadályok megjelenése elfogadhatatlan kockázatot okozna. Ezért ki kell jelölni és folyamatosan ellenőrizni kell olyan akadálymonitorozási felületeket, amelyek segítségével bármilyen szabálytalan behatolás azonnal azonosítható.

- a) E felületek megsértésének olyan elemzés elvégzését kell maga után vonnia, amelynek keretében megállapítást nyer, hogy az adott tárgy elfogadhatatlan kockázatot jelent-e. Bármilyen elfogadhatatlan kockázatot jelentő tárgyat el kell távolítani, vagy megfelelő enyhítő intézkedéseket kell hozni a repülőtérre igénybe vevő légi járművek védelmére.
- b) Az el nem távolított akadályokról tájékoztatást kell kiadni, és szükség szerint meg kell őket jelölni és/vagy fényekkel láthatóvá kell őket tenni.

- 3.2. Az emberi tevékenységgel és a területhasznosítással kapcsolatos kockázatokat, például az alábbi nem kimerítő listán szereplőket, folyamatosan figyelemmel kell kísérni. Az okozott kockázatot fel kell mérni, és szükség szerint mérsékelni kell:

- a) a repülőtér környezetében végrehajtott ingatlanberuházások és a környező területek hasznosítási módjának megváltozása;
- b) az akadály okozta turbulencia lehetősége;
- c) a veszélyes, megtévesztő és félrevezető fények alkalmazása;
- d) a nagy kiterjedésű, erősen tükröződő felületek okozta káprázás;
- e) olyan területek kialakítása, amelyek a repülőtér mozgási területének környezetében ösztönzőleg hathatnak a vadon élő állatok jelenlétére; vagy
- f) a nem látható tartományban működő sugárforrások és olyan mozgó vagy rögzített tárgyak jelenléte, amelyek zavarhatják vagy hátrányosan befolyásolhatják a repülési kommunikációs, navigációs és légtérellenőrző rendszereket.

- 3.3. A repülőtér környezetében bekövetkező légi közlekedési veszélyhelyzetek kezelésére a helyi önkormányzat szintjén katasztrófaelhárítási tervet kell kidolgozni.

### **4. FÖLDI KISZOLGÁLÁSI SZOLGÁLTATÁSOK**

#### **4.1. A földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók felelőssége**

A földi kiszolgálást nyújtó szolgáltató felelős a repülőtérre végzett tevékenységének biztonságos végrehajtásáért. A szolgáltató felelőssége a következőket foglalja magában:

- a) a szolgáltatónak közvetlenül vagy harmadik féllel kötött megállapodások révén közvetve rendelkeznie kell mindazokkal az erőforrásokkal, amelyek a szolgáltatásoknak a repülőtéren történő biztonságos nyújtásához szükségesek. Ez magában foglalja például, de nem kizárólagosan, a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést és az anyagokat, a helyi repülőtér-üzemeltető eljárásainak való megfelelést, a feladatokat, a felelősségi körök és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;
- b) a szolgáltatónak biztosítania kell, hogy járműveinek és személyeinek mozgása a mozgási területen és az egyéb üzemi területeken össze legyen hangolva a légi járművek mozgásával, és így elkerülhető legyen a légi járművekkel történő ütközés és a légi járművek károsodása;
- c) a szolgáltatónak biztosítania kell, hogy az indokolt esetekben létezzenek kialakított és bevezetett eljárások a téli üzemeltetéssel, a rossz időjárási körülményekkel, a csökkent látótávolsággal vagy az éjszakai üzemeltetéssel kapcsolatos kockázatok csökkentésére;
- d) a szolgáltatónak megállapodásokat kell kötnie más érintett szervezetekkel annak érdekében, hogy biztosítsa ezen alapvető követelmények folyamatos teljesülését. Ilyen szervezetek például, de nem kizárólagosan, a repülőtér-üzemeltetők, a légi jármű-üzembentartók, a léginavigációs szolgáltatók és más olyan szervezetek, amelyeknek tevékenysége vagy termékei hatással lehetnek a légi járművek biztonságára;
- e) a szolgáltatónak saját magának vagy harmadik személyekkel kötött megállapodásokon keresztül biztosítania kell olyan eljárások kialakítását, amelyek biztosítják, hogy a légi járművek szennyeződésmentes és megfelelő összetételű tüzelőanyaggal legyenek ellátva;
- f) a szolgáltatónak biztosítania kell, hogy a felszerelés karbantartására vonatkozóan rendelkezésre álljanak a gyakorlatban is használt kézikönyvek, és ezek a kézikönyvek tartalmazzák a karbantartási és javítási utasításokat, a szervizelési és hibaelhárítási információkat, valamint az ellenőrzési eljárásokat;
- g) a szolgáltató csak megfelelően képzett és minősített személyzetet alkalmazhat, és biztosítania kell, hogy az érintett személyzet képességeinek folyamatos szinten tartása céljából képzési és ellenőrzési programok kerüljenek bevezetésre és végrehajtásra.

## **4.2. Vezetési rendszerek**

- 4.2.1. A végzett tevékenység típusát és a szervezet nagyságát figyelembe véve a szolgáltatónak olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik ön maga folyamatos fejlesztésére.
- 4.2.2. A 4.2.1. pontban említett vezetési rendszer részeként a szolgáltatónak a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az események jelentésére szolgáló rendszerből származó információk elemzésében az indokolt esetekben a fenti 4.1. f) pontban említett harmadik feleknek is részt kell venniük. Az események jelentésére szolgáló rendszernek teljesítenie kell a 376/2014/EU rendelet követelményeit.
- 4.2.3. A szolgáltatónak ki kell dolgoznia egy, a földi kiszolgálási szolgáltatásokra vonatkozó kézikönyvet, és tevékenységét annak megfelelően kell végeznie. Ennek a kézikönyvnek tartalmaznia kell mindazokat az utasításokat, információkat és eljárásokat, amelyek a szolgáltatásra és a vezetési rendszerre vonatkoznak, valamint mindazokat, amelyek szükségesek a szolgáltató személyzet feladatainak ellátásához.

## **5. TOVÁBBI KÖVETELMÉNY**

A repülőtér üzemeltetőjének biztosítania kell, hogy – a veszélyhelyzetben lévő légi járművek, a repülőtér kitérő repülőtérként igénybe vevő légi járművek, valamint más jól körülhatárolt esetek kivételével – a repülőtér és annak részeit csak olyan légi járművek vehessék igénybe, amelyek rendszeresen nem kerültek figyelembevételre a repülőtér tervezésekor és az üzemeltetési eljárások kialakításakor.

## VIII. MELLÉKLET

### Az ATM-re/ANS-re és a légiforgalmi irányítókra vonatkozó alapvető követelmények

## **1. LÉGTÉRHASZNÁLAT**

- 1.1. Valamennyi légi járművet – kivéve a 2. cikk (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – a repülés minden fázisában és a repülőtér mozgási területén a közös általános üzemben tartási szabályoknak és az adott légtér használatához meghatározott eljárásoknak megfelelően kell üzemben tartani.
- 1.2. Az összes légi járművet – kivéve a 2. cikk (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott tevékenységekben részt vevő légi járműveket – fel kell szerelni a szükséges rendszerelemekkel, és ennek megfelelően kell üzemben tartani. Az ATM/ANS-rendszerben használt rendszerelemeknek meg kell felelniük a 3. pontban meghatározott követelményeknek.

## **2. SZOLGÁLTATÁSOK**

### **2.1. Légiforgalmi tájékoztató adatok és információk légtérfelhasználóknak légi navigáció céljára**

- 2.1.1. A légiforgalmi tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek és naprakésznek kell lenniük, és megfelelő időben rendelkezésre kell állniuk.
- 2.1.2. A légiforgalmi tájékoztató információknak pontosnak, teljesnek, naprakésznek, egyértelműnek, megfelelő integritásúnak és a felhasználók számára megfelelő formátumúnak kell lenniük.
- 2.1.3. A légiforgalmi tájékoztató információkat megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, a szándékos és a nem szándékos beavatkozástól, valamint az adatátviteli hibáktól védett kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.

### **2.2. Meteorológiai tájékoztatás**

- 2.2.1. A repülésmeteorológiai tájékoztatásra használt adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek és naprakésznek kell lenniük.
- 2.2.2. A repülésmeteorológiai tájékoztatásnak – a lehetőségek szabta keretek között, a légtérfelhasználók igényeinek kielégítése érdekében – pontosnak, teljesnek, naprakésznek, megfelelő integritásúnak és egyértelműnek kell lennie.
- 2.2.3. A repülésmeteorológiai tájékoztatást megfelelő időben, kellőképpen megbízható és hatékony, a beavatkozásoktól és az adatátviteli hibáktól védett kommunikációs csatornán keresztül kell a légtérfelhasználók rendelkezésére bocsátani.

### **2.3. Légiforgalmi szolgálatok (ATS)**

- 2.3.1. A légiforgalmi szolgálatok ellátásához felhasznált adatoknak megfelelő minőségűnek, teljesnek és naprakésznek kell lenniük.
- 2.3.2. A légiforgalmi szolgálatok által nyújtott szolgáltatásnak – a felhasználók biztonsági szükségleteinek kielégítése érdekében – kellően pontosnak, teljesnek, naprakésznek és egyértelműnek kell lennie.
- 2.3.3. A felhasználók számára információkkal vagy tanáccsal szolgáló automatizált eszközöket úgy kell megtervezni, gyártani és karbantartani, hogy biztosítva legyen a tervezett használatra való alkalmasságuk.
- 2.3.4. A légiforgalmi irányító szolgálatnak (ATC) és a kapcsolódó eljárásoknak biztosítaniuk kell a légi járművek egymás közötti megfelelő elkülönítését, meg kell

előzniük a repülőtér munkaterületén a légi járművek és az akadályok közötti ütközéseket, továbbá az indokolt esetekben segíteniük kell a levegőben található egyéb veszélyforrásokkal szembeni védekezést, és biztosítaniuk kell a haladéktalan és időben történő koordinációt az összes érintett légtérfelhasználóval és a szomszédos légterekkel.

2.3.5. A légiforgalmi irányító szolgálatok és a légi jármű közötti kommunikációnak és az érintett légiforgalmi irányító szolgálatok egymás közötti kommunikációjának időszerűnek, világosnak, pontosnak és egyértelműnek, a beavatkozásoktól védettnek, továbbá az összes érintett szereplő számára érthetőnek kell lennie, és azt – amennyiben szükséges – valamennyi érintett félnek nyugtáznia kell.

2.3.6. Rendelkezésre kell állniuk a megfelelő erőforrásoknak az esetleges veszélyhelyzetek felismerésére és adott esetben a hatékony felkutatási és mentési tevékenység elindítására. Ezeknek az erőforrásoknak magukban kell foglalniuk legalább a megfelelő riasztási mechanizmusokat és koordinálási intézkedéseket és eljárásokat, valamint a szolgálat felelőssége alá tartozó terület hatékony ellátásához szükséges eszközöket és személyzetet.

## **2.4. Kommunikációs szolgálatok**

A kommunikációs szolgálatoknak elérhetőségük, integritásuk, folyamatosságuk és pontosságuk érdekében megfelelő teljesítményt kell mutatniuk és fenntartaniuk. Emellett gyorsnak és befolyásmentesnek kell lenniük.

## **2.5. Navigációs szolgálat**

Az irányítási, a helymeghatározási és az esetleges időzítési információk vonatkozásában a navigációs szolgáltatásoknak megfelelő teljesítményt kell mutatniuk és fenntartaniuk. A teljesítmény ismérvei többek között a pontosság, az integritás, a rendelkezésre állás és a szolgáltatás folyamatossága.

## **2.6. Légtérellenőrző szolgálat**

A légtérellenőrző szolgálatnak a pontosság, az integritás, a folyamatosság és az észlelés valószínűsége tekintetében kellően magas színvonalon kell megállapítania az egyes légi járművek helyzetét a légtérben, valamint a repülőtér területén lévő más légi járművekhez vagy földi járművekhez viszonyítva.

## **2.7. Légiforgalmiáramlás-szervezés**

A légi forgalom áramlásának uniós szintű taktikai szervezése keretében a szolgáltatásnyújtást befolyásoló tervezett légi forgalom nagyságáról és természetéről elegendően pontos és aktuális információkat kell felhasználni és rendelkezésre bocsátani; továbbá a légtér vagy a repülőterek túltelítettségével kapcsolatos kockázatok mérséklése érdekében koordinálni és egyeztetni kell a légi forgalom más útvonalakra történő áthelyezését vagy késleltetését. Az áramlásszervezést a rendelkezésre álló légtérkapacitás optimalizálása és a légiforgalmiáramlás-szervezési eljárások javítása érdekében kell végrehajtani. A tevékenységet a biztonságra, az átláthatóságra és a hatékonyságra kell alapozni, és mindenkor gondoskodni kell arról, hogy a kapacitások rendelkezésre bocsátása rugalmasan, kellő időben és az európai léginavigációs tervvel összhangban történjék.

A 12. cikk (7) bekezdésében említett légiforgalmiáramlás-szervezési intézkedéseknek támogatniuk kell a léginavigációs szolgálatok, a repülőterek üzemeltetői és a légtérfelhasználók operatív döntéseit, és ki kell terjedniük:

- a) a repüléstervezésre;
- b) a rendelkezésre álló légtérkapacitásnak a repülés valamennyi fázisában történő kihasználására, ideértve az úti résidőkiosztást is;
- c) az általános légi forgalom általi útvonalhasználatra, ideértve egyebek mellett:
  - egy. az útvonalakra és a forgalomeloszlásra vonatkozó egységes tájékoztató kiadvány elkészítését,
  - az általános légi forgalom zsúfolt területektől való elterelésének lehetőségeit, és
  - azokat az elsőbbségi szabályokat, amelyek – különösen zsúfoltság és válsághelyzetek idején – meghatározzák az általános légi forgalom légtérhez való hozzáférését; valamint
- d) a repülési tervek és a repülőtéri résidők közötti összhangra és a szomszédos régiókkal esetleg szükséges koordinációra.

## **2.8. Légtérgazdálkodás**

A légi járművek egymás közötti elkülönítésének hiányosságaiból fakadó kockázatok csökkentése érdekében folyamatosan ellenőrizni kell, koordinálni kell és időben közzé kell tenni az egyes légterek meghatározott használatra történő kijelölését. A légtérgazdálkodásnak és a forgalomszervezésnek a közös közlekedéspolitika keretei között történő megkönnyítése érdekében, a tagállamok felelősségi körébe tartozó katonai tevékenységek szervezését és a kapcsolódó szempontokat figyelembe véve a légtérgazdálkodásnak támogatnia kell az ICAO meghatározása, valamint az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló (EU) XXXX/XXX rendelet (átdolgozás) szerinti rugalmas légtér-felhasználási koncepció egységes alkalmazását.

## **2.9. A légtér kialakítása**

A légtér besorolása és a légi járművek általi igénybevételének megkezdése előtt a légtér szerkezetét és a repülési eljárásokat megfelelően meg kell tervezni, ellenőrizni kell és jóvá kell hagyni.

# **3. RENDSZEREK ÉS RENDSZERELEMEK**

## **3.1. Általános elvek**

Annak érdekében, hogy tervezett céljukat betölthessék, a légi járműről származó, a légi járműnek szóló és a földi információkat rendelkezésre bocsátó ATM/ANS-rendszereket és -rendszer elemeket megfelelően kell megtervezni, gyártani, beépíteni, karbantartani és üzemeltetni.

A rendszerek és eljárások különösen a következő funkciók és szolgálatok támogatásához szükséges rendszereket és eljárásokat foglalják magukban:

- a) légtér gazdálkodás;
- b) légiforgalmi áramlás-szervezés;
- c) légiforgalmi szolgálatok, különösen a repülési adatokat feldolgozó rendszerek, a légtér-ellenőrzési adatokat feldolgozó rendszerek és az ember-gép interfész rendszerek;
- d) kommunikáció, egyaránt beleértve a föld–föld/világűr, a levegő–föld és a levegő–levegő/világűr kommunikációt;

- e) navigáció;
- f) légtérellenőrzés;
- g) légiforgalmi tájékoztatási szolgálatok;
- h) a meteorológiai információk felhasználása;
- i) a meteorológiai információk felhasználására szolgáló rendszerek és eljárások.

### **3.2. A rendszer és a rendszerelemek integritása, működése és megbízhatósága**

Integritásuk és a biztonságot érintő működésük szempontjából mind a légi járműveken, mind pedig a földön és a világűrben lévő rendszereknek és rendszerelemeknek alkalmasnak kell lenniük a rendeltetésszerű használatra. Ezeknek a rendszereknek és rendszerelemeknek az összes előre látható üzemeltetési körülmény vonatkozásában és teljes élettartamuk alatt meg kell felelniük az előírt működési szintnek.

Az ATM/ANS-rendszereket és azok rendszerelemeit megfelelő és jóváhagyott eljárások alkalmazásával úgy kell megtervezni és megépíteni, karbantartani és működtetni, hogy mindenkor és a repülés minden fázisában biztosítsák az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat (EATMN) zavartalan működését. A zavartalan működés különösen a következő formákban valósulhat meg: az információk megosztása, ideértve az üzemi állapotinformációkat is, az információk egységes értelmezése, összehasonlítható feldolgozási teljesítmény és azok a kapcsolódó eljárások, amelyek lehetővé teszik az EATMN egészére, illetve annak egyes részeire megállapított egységes működési teljesítmények elérését.

Az EATMN-nek, valamint rendszereinek és rendszerelemeinek összehangolt módon támogatniuk kell azokat az érvényesített és jóváhagyott új működési elveket, amelyek – különösen a biztonság és a kapacitás tekintetében – javítják a léginavigációs szolgálatok minőségét, fenntarthatóságát és hatékonyságát.

Az EATMN-nek, rendszereinek és rendszerelemeinek a rugalmas légtér-felhasználási koncepció alkalmazásán keresztül – olyan mértékben, amely a légtér és a légi forgalom hatékony szervezéséhez, valamint az összes érintett szereplő általi biztonságos és hatékony légtérfelhasználáshoz szükséges – támogatniuk kell a katonai és a polgári szolgálatok közötti koordináció fokozatos megvalósítását.

A biztonság- és védelempolitikai érdekek – beleértve a titoktartással szembeni követelményeket is – sérelme nélkül e célkitűzések megvalósítása érdekében az EATMN-nek, rendszereinek és rendszerelemeinek hozzá kell járulniuk ahhoz, hogy a polgári és a katonai szolgálatok a repülés valamennyi fázisa tekintetében a megfelelő időben következetes módon pontos információkat osszanak meg egymással

### **3.3. A rendszerek és a rendszerelemek tervezése**

- 3.3.1. A rendszereket és a rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy megfeleljenek az alkalmazandó biztonsági és védelmi követelményeknek.
- 3.3.2. A rendszereket és a rendszerelemeket együtt, külön-külön és egymással összefüggésben tekintve egyaránt úgy kell megtervezni, hogy fordított arányosság álljon fenn egyrészt annak valószínűsége, hogy bármely meghibásodás a teljes rendszer meghibásodását okozhatja, másrészt a szolgáltatások biztonságára gyakorolt hatás súlyossága között.
- 3.3.3. A rendszereket és a rendszerelemeket külön-külön és egymással összefüggésben tekintve egyaránt úgy kell megtervezni, hogy tekintettel legyenek az emberi képességek és az emberi teljesítmény korlátaira.
- 3.3.4. A rendszereket és a rendszerelemeket úgy kell megtervezni, hogy mind önmaguk, mind az általuk továbbított adatok védve legyenek a belső és a külső elemekkel való szándékos és nem szándékos káros kölcsönhatásokkal szemben.
- 3.3.5. A rendszerek és a rendszerelemek gyártásához, beépítéséhez, üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges, valamint a veszélyes körülményekre vonatkozó információkat egyértelmű, következetes és félreérthetetlen módon kell a személyzet rendelkezésére bocsátani.

### **3.4. Folyamatos szolgáltatási színvonal**

A rendszerek és a rendszerelemek biztonsági szintjét a szolgáltatás és az abban végrehajtott bármilyen változtatás ideje alatt folyamatosan fenn kell tartani.

## **4. A LÉGIFORGALMI IRÁNYÍTÓK KÉPZÉSE**

### **4.1. Általános elvek**

A légiforgalmi irányítói vagy gyakornok légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő személynek tanulmányi szinten, fizikailag és szellemileg kellően érettnnek kell lennie a megfelelő elméleti ismeretek és gyakorlati készségek elsajátításához, fenntartásához és bizonyításához.

## **4.2. Elméleti ismeretek**

- 4.2.1. A légiforgalmi irányítónak az ellátott feladatainak megfelelő és az adott típusú szolgáltatáshoz kapcsolódó kockázatokkal arányos tudásszintet kell elsajátítania és fenntartania.
- 4.2.2. Az elméleti ismeretek elsajátítását és meglétét a képzés során folyamatos értékeléssel vagy megfelelő vizsgákkal kell ellenőrizni.
- 4.2.3. A légiforgalmi irányítónak folyamatosan birtokában kell lennie a megfelelő szintű elméleti ismereteknek. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléssel vagy vizsgákkal kell ellenőrizni. A vizsgák gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusához kötődő kockázatok nagyságával.

## **4.3. Gyakorlati készségek**

- 4.3.1. A légiforgalmi irányítónak el kell sajátítania és fenn kell tartania a feladatai ellátáshoz szükséges gyakorlati készségeket. Ezeknek a készségeknek arányosnak kell lenniük az adott típusú szolgálathoz kapcsolódó kockázatokkal, és, amennyiben az ellátott feladatokat tekintve ezek relevánsak, ki kell terjedniük:
  - a) az üzemeltetési eljárásokra;
  - b) a feladatspecifikus szempontokra;
  - c) a rendellenes és a veszélyhelyzeti szituációkra; valamint
  - d) az emberi tényezőkre.
- 4.3.2. A légiforgalmi irányítónak bizonyítania kell, hogy képes az ellátott feladatainak megfelelő kompetenciával végrehajtani a kapcsolódó eljárásokat és feladatokat.
- 4.3.3. A gyakorlati készségekkel kapcsolatos kompetenciákat megfelelő szinten kell tartani. A követelményeknek való megfelelést rendszeres értékeléssel kell ellenőrizni. Az értékelések gyakoriságának arányosnak kell lennie a szolgálat típusának és az ellátott feladatok összetettségével, valamint a hozzájuk kötődő kockázatok nagyságával.

## **4.4. Nyelvtudás**

- 4.4.1. A légiforgalmi irányítónak tanúbizonyságot kell tennie arról, hogy olyan szinten beszél és ért angolul, amely lehetővé teszi, hogy hatékonyan kommunikáljon mind a csak hallott szövegek esetében (telefon/rádiótávközlés), mind a szemtől szembeni helyzetekben, konkrét és a munkával kapcsolatos témákban, továbbá veszélyhelyzetekben is.
- 4.4.2. Ha egy adott légtérben az ATS szolgáltatásnyújtáshoz szükséges, a légiforgalmi irányítónak képesnek kell lennie a nemzeti nyelv(ek)et a fent meghatározott szinten beszélni és megérteni.

## **4.5. Szimulációs oktatóeszközök (STD)**

A helyzetismerettel és az emberi tényezőkkel kapcsolatos gyakorlati képzésben, valamint a megszerzett vagy meglévő készségek ellenőrzésében használt szimulációs oktatóeszközöknek olyan kialakításúaknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a munkakörnyezet és a képzés szempontjából releváns üzemi helyzetek megfelelő szimulációját.

#### **4.6. Tanfolyam**

- 4.6.1. A képzést tanfolyami formában kell biztosítani, amely tartalmazhat elméleti és gyakorlati oktatást, valamint adott esetben szimulációs oktatóeszköz segítségével nyújtott képzést is.
- 4.6.2. Minden képzéstípushoz össze kell állítani és jóvá kell hagyatni egy tantervet.

#### **4.7. Oktatók**

- 4.7.1. Az elméleti oktatást megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk. Ezeknek az oktatóknak:
  - a) megfelelő ismeretekkel kell rendelkezniük az oktatott területen; és
  - b) bizonyítottan képesnek kell lenniük a megfelelő oktatási technikák alkalmazására.
- 4.7.2. A gyakorlati oktatást olyan megfelelően képzett oktatóknak kell tartaniuk, akik:
  - a) teljesítik a nyújtott oktatásnak megfelelő, az elméleti ismeretekre és a gyakorlati tapasztalatra vonatkozó követelményeket;
  - b) bizonyítottan képesek oktatni és a megfelelő oktatási technikákat alkalmazni;
  - c) gyakorlatot szereztek az oktatni kívánt eljárások oktatása során használt oktatási technikák terén; és
  - d) az oktatás színvonalának fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésen vesznek részt.
- 4.7.3. Gyakorlati oktató csak olyan személy lehet, aki fel van, vagy valamikor fel volt jogosítva a légiforgalmi irányítóként való működésre.

#### **4.8. Értékelők**

- 4.8.1. A légiforgalmi irányítók ismereteinek értékeléséért felelős személyeknek:
  - a) bizonyítottan képesnek kell lenniük a légiforgalmi irányítók teljesítményének felmérésére, valamint vizsgáztatására és ellenőrzésére; és
  - b) az értékelés színvonalának fenntartása érdekében rendszeres ismeretfrissítő képzésen kell részt venniük.
- 4.8.2. A gyakorlati készségek értékelője csak olyan személy lehet, aki azokon a területeken, amelyekre az értékelés vonatkozik, fel van, vagy valamikor fel volt jogosítva a légiforgalmi irányítóként való működésre.

#### **4.9. A légiforgalmi irányítók egészségi alkalmassága**

- 4.9.1. Minden légiforgalmi irányítónak rendszeresen tanúbizonyságot kell tennie arról, hogy egészségileg alkalmas feladatainak kielégítő ellátására. A követelménynek való megfelelést megfelelő, a korral járó potenciális szellemi és fizikai leépülést figyelembe vevő értékelés útján kell kimutatni.
- 4.9.2. Az egészségi alkalmasság – a fizikai és a szellemi alkalmasságot egyaránt ideértve – bizonyítása magában foglalja annak igazolását, hogy a kérdéses személy nem szenved olyan betegségben vagy fogyatékosságban, amely a légiforgalmi irányítási (ATC) szolgálatot ellátó személyt alkalmatlanná teszi:
  - a) az ATC-szolgáltatás nyújtásához szükséges összes feladat megfelelő ellátására;
  - b) a rá bízott feladatok mindenkor végrehajtására; vagy

c) környezetének helyes érzékelésére.

4.9.3. Ha az egészségi alkalmasság nem bizonyítható teljes körűen, akkor azonos mértékű biztonságot eredményező kockázatsökkentő intézkedések alkalmazhatók.

## 5. SZOLGÁLTATÓK ÉS KÉPZÉSI SZERVEZETEK

5.1. Szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

- a) a szolgáltatónak közvetlenül vagy harmadik felekkel kötött megállapodások révén rendelkeznie kell azokkal az erőforrásokkal, amelyek a szolgáltatás kiterjedése és tárgya szempontjából szükségesek. Ezek – nem kizárólagosan – magukban foglalják a rendszereket, a létesítményeket, beleértve a villamosenergia-ellátást is, a vezetési szerkezetet, a személyzetet, a felszerelést és karbantartását, a feladatokat, a felelősségek és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;
- b) a szolgáltatónak ki kell dolgoznia és folyamatosan naprakészen kell tartania a szolgáltatásaira vonatkozó igazgatási és üzemeltetési kézikönyveket, és e kézikönyvek szerint kell működnie. Ezeknek a kézikönyveknek tartalmazniuk kell minden olyan utasítást, információt és eljárást, amelyre az üzemeltetésnek, a vezetési rendszernek és az üzemeltetésben részt vevő személyzetnek a feladatai ellátásához szüksége van;
- c) a végzett tevékenység típusát és a szervezet nagyságát figyelembe véve a szolgáltatónak olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére;
- d) a szolgáltatónak kizárólag megfelelő képesítéssel és képzettséggel rendelkező személyzetet kell alkalmaznia, és a személyzet számára képzési és ellenőrzési programokat kell bevezetnie és végrehajtania;
- e) az ezen alapvető követelményeknek való megfelelés biztosítása érdekében a szolgáltatónak meg kell teremtenie a kapcsolattartás hivatalos lehetőségét minden olyan érdekelttel, amely közvetlenül befolyásolhatja szolgáltatásának biztonságát;
- f) a szolgáltatónak a szolgáltatással kapcsolatban esetlegesen előforduló rendellenes és veszélyhelyzetekre kiterjedően kényszerhelyzeti tervet kell összeállítania és bevezetnie;
- g) a c) pontban említett igazgatási rendszer részeként a szolgáltatónak a biztonság folyamatos javításához való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az események jelentésére szolgáló rendszernek teljesítenie kell a 376/2014/EU rendelet követelményeit; és
- h) a szolgáltatónak intézkedéseket kell hoznia annak igazolására, hogy valamennyi üzemeltetett rendszer és rendszerelem folyamatosan megfelel a biztonsági követelményeknek.

5.2. Az ATC-szolgáltatás csak a következő feltételek teljesülése esetén nyújtható:

- a) az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet kifáradását beosztáskezelő rendszer alkalmazásával meg kell előzni. Ennek a beosztáskezelő rendszernek meg kell szabnia a szolgálati időszakokat és időket, valamint az ezekhez illesztett pihenőidőket. A beosztáskezelő rendszerben meghatározott korlátozásoknak

figyelembe kell venniük a fáradtsághoz hozzájáruló minden tényezőt, így különösen az alváshiányt, a szokásos huszonnégy órás biológiai ciklus felborulását, az éjszakai munkavégzést, az adott időtartamok alatti teljes szolgálati időt, valamint a kijelölt feladatoknak a személyzet tagjai közötti megosztását;

- b) az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet körében kialakuló stresszt oktatási és megelőzési programokkal kell kezelni;
- c) az ATC-szolgáltatónak rendelkeznie kell eljárásokkal annak ellenőrzésére, hogy az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzet az ítélőképessége birtokában van, és egészségi alkalmassága megfelelő; és
- d) az ATC-szolgáltatónak a tervezés és az üzemelés során figyelembe kell vennie az üzemeltetési és a technikai korlátokat, valamint az emberi tényezőre vonatkozó elveket.

5.3. Kommunikációs, navigációs és légtér-ellenőrzési szolgáltatások csak a következő feltétel teljesülése esetén nyújthatók:

A szolgáltatónak rendszeresen és időben tájékoztatnia kell az érintett légtérfelhasználókat és ATS-egységeket az ATS céljaira nyújtott szolgáltatás üzemállapotáról (és annak változásairól).

5.4. **Képző szervezetek**

Az ATC-szolgáltatást nyújtó személyzetet oktató szervezetnek meg kell felelnie az alábbi követelményeknek:

- a) rendelkeznie kell a tevékenységéhez kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes erőforrással. Ez – nem kizárólagosan – magában foglalja a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a módszertant, a feladatok, a felelősségi körök és az eljárások dokumentációját, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést;
- b) a nyújtott képzéseket és a szervezet nagyságát figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehozni és fenntartani, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; valamint
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötnie más érintett szervezetekkel ezen alapvető követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

6. **REPÜLŐORVOS SZAKÉRTŐK ÉS REPÜLŐORVOSI KÖZPONTOK**

6.1. **Repülőorvos szakértők**

A repülőorvos szakértőnek:

- a) rendelkeznie kell az orvosi tevékenység gyakorlásához szükséges képesítéssel és engedéllyel;
- b) a vizsgálatok színvonalának fenntartása érdekében előzetes repülés-egészségügyi képzésben és rendszeres repülés-egészségügyi továbbképzéseken kell részt vennie; és
- c) gyakorlati ismeretekkel és tapasztalattal kell rendelkeznie azokról a körülményekről, amelyek között a légiforgalmi irányítók feladataikat ellájták.

## 6.2. Repülőorvosi központok

A repülőorvosi központoknak:

- a) rendelkezniük kell a kiváltságaikhoz kapcsolódó kötelezettségek teljesítéséhez szükséges összes erőforrással. Ez – nem kizárólagosan – a létesítményeket, a személyzetet, a felszerelést, a szerszámokat és anyagokat, a feladatok dokumentációját, a felelőségeket és eljárásokat, valamint a vonatkozó adatokhoz és nyilvántartásokhoz való hozzáférést foglalja magában;
- b) a végzett tevékenység típusát és a szervezet nagyságát figyelembe véve olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja ezen alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére; és
- c) szükség szerint megállapodásokat kell kötniük más érintett szervezetekkel e követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

## IX. MELLÉKLET

### A pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó alapvető követelmények

1. **A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGI JÁRMŰVEK TERVEZÉSÉRE, GYÁRTÁSÁRA, KARBANTARTÁSÁRA ÉS ÜZEMBEN TARTÁSÁRA VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**
  - a) A pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személynek ismernie kell a végrehajtani tervezett műveletekre vonatkozó uniós és nemzeti szabályozást, különös tekintettel a biztonsággal, a magánélet védelmével, az adatvédelemmel, a felelősséggel, a biztosítással, a védelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatos szabályokra. A személynek képesnek kell lennie biztosítani az üzemben tartás biztonságát és a pilóta nélküli légi jármű biztonságos elkülönítését a földön tartózkodó személyektől és más légtérhasználóktól. Ez magában foglalja a gyártó által nyújtott használati útmutatónak, a pilóta nélküli légi jármű összes releváns funkciójának, valamint az alkalmazandó repülési szabályoknak és ATM/ANS-eljárásoknak az ismeretét.
  - b) A pilóta nélküli légi járművet úgy kell megtervezni és megépíteni, hogy alkalmas legyen funkciójának betöltésére, és anélkül lehessen üzemben tartani, beállítani és karbantartani, hogy az veszélyt jelentene az emberek számára, amennyiben e műveletek végrehajtása a légi jármű tervezése során figyelembe vett feltételek mellett történik.
  - c) Ha a biztonság, a magánélet védelme, a személyes adatok védelme, a védelem vagy a környezetvédelem területén az üzemben tartásból fakadóan jelentkező kockázatok enyhítése érdekében szükséges, a pilóta nélküli légi járműnek olyan megfelelő és célzott tulajdonságokkal és funkciókkal kell rendelkeznie, amelyek beépített és alapértelmezett módon figyelembe veszik a magánélet védelmének és a személyes adatok védelmének szempontjait. A szükségleteknek megfelelően ezeknek a tulajdonságoknak és funkcióknak lehetővé kell tenniük a légi jármű egyszerű azonosítását, valamint a végrehajtott művelet természetének és céljának egyszerű megállapítását, és – különösen a meghatározott földrajzi területeken, az üzemben tartótól meghatározott távolságokon túl, valamint a meghatározott magasságokban való üzemben tartás szempontjából – biztosítaniuk kell az alkalmazandó korlátozások, tilalmak és feltételek betartását.
2. **A 46. CIKK (1) ÉS (2) BEKEZDÉSÉNEK HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ PILÓTA NÉLKÜLI LÉGI JÁRMŰVEK TERVEZÉSÉRE, GYÁRTÁSÁRA, KARBANTARTÁSÁRA ÉS ÜZEMBEN TARTÁSÁRA VONATKOZÓ TOVÁBBI ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**

Annak érdekében, hogy a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása során a földön tartózkodó emberek és más légtérhasználók biztonsága kielégítő szintű legyen, teljesíteni kell – szükség szerint a művelet kockázati szintjének figyelembevételével – a következő követelményeket:

  - 2.1. **Légialkalmasság**
    - a) A pilóta nélküli légi járműnek olyan tervezési jellemzőkkel vagy részletkialakításokkal kell rendelkeznie, amelyekről a tapasztalatok bebizonyították, hogy az üzemben tartó vagy a földön vagy a légtérben tartózkodó más személyek szempontjából biztonságosak.

- b) A pilóta nélküli légi jármű integritásának arányosnak kell lennie az előre látott repülési feltételek összességéhez társuló kockázatokkal.
- c) Amennyire a várható üzemeltetési körülmények között az szükséges, ideértve azt az esetet is, amikor egy – vagy indokolt esetben egyszerre több – rendszer meghibásodik, a pilóta nélküli légi járműnek biztonságosan irányíthatónak és manőverezhetőnek kell lennie. Kellőképpen figyelembe kell venni az emberi tényezőt, különös tekintettel a technológia emberek általi biztonságos működtetését garantáló tényezőkkel kapcsolatban rendelkezésre álló ismeretekre.
- d) A pilóta nélküli légi járműnek, valamint a felszerelésnek és a kapcsolódó fel nem szerelt berendezéseknek, ideértve a meghajtórendszereket és a pilóta nélküli légi jármű távoli irányítására szolgáló berendezést is, a várható üzemeltetési körülmények között a légi jármű tervezése során figyelembe vett teljes üzemelés alatt – és kellő mértékben azon túl is – a szándékolt módon kell működniük.
- e) A pilóta nélküli légi jármű rendszereit és felszerelését, valamint a kapcsolódó fel nem szerelt berendezéseket, ideértve a meghajtórendszereket és a pilóta nélküli légi jármű távoli irányítására szolgáló berendezést is, mind külön-külön, mind egymással összefüggésben tekintve úgy kell megtervezni, hogy – a 4. cikk (2) bekezdésében foglalt elvek alapján meghatározva – a meghibásodási feltétel valószínűsége és a meghibásodási feltétel által a földön tartózkodó emberekre és más légtérhasználókra gyakorolt hatások súlyossága arányos legyen az üzemben tartás kockázatával.
- f) Minden, az üzemben tartás keretében a pilóta nélküli légi jármű távoli irányítására felhasznált berendezésnek elő kell segítenie a repülési műveletek végrehajtását, és ennek érdekében egyebek mellett helyzetismeretet kell biztosítani, és módot kell adnia az összes várt helyzet és veszélyhelyzet kezelésére.
- g) A pilóta nélküli légi jármű gyártásáért vagy forgalmazásáért felelős szervezetnek tájékoztatnia kell a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartóját, valamint az indokolt körben a karbantartó szervezetet azokról a műveletekről, amelyekre a pilóta nélküli légi járművet tervezték, és meg kell velük ismertetniük a pilóta nélküli légi jármű biztonságos üzemben tartásához szükséges korlátozásokat és információkat, ideértve az üzem közbeni működés és a környezetvédelmi megfelelés szempontjait, a légialkalmassággal kapcsolatos korlátozásokat, valamint a veszélyhelyzeti eljárásokat is. Ezt a tájékoztatást egyértelmű, következetes és félreérthetetlen módon kell megadni. A sem tanúsítványt, sem nyilatkozatot nem igénylő műveletekben felhasználható pilóta nélküli légi járművek műveleti képességét a kérdéses műveletekre alkalmazandó légtérhasználati szabályok teljesítéséhez szükséges mértékben korlátozni kell.
- h) A pilóta nélküli légi járművek, a hajtóművek és a propellerek tervezésében részt vevő szervezeteknek óvintézkedéseket kell tenniük a pilóta nélküli légi járművön és annak rendszerein belülről és kívülről eredő, a tapasztalatok alapján a biztonságra kiható kockázatok minimalizálása érdekében. Ebbe beleértendő az elektronikus eszközökkel való interferenciával szembeni védekezés is.

- i) A pilóta nélküli légi jármű gyártása során alkalmazott gyártási eljárásoknak, anyagoknak és alkotóelemeknek olyan, megfelelő és reprodukálható tulajdonságokat és működést kell eredményezniük, amelyek megfelelnek a tervezés során figyelembe vett tulajdonságoknak.

## **2.2. Szervezetek**

A pilóta nélküli légi járművek tervezésében, gyártásában, karbantartásában, üzemben tartásában, valamint a kapcsolódó szolgáltatások és képzések nyújtásában részt vevő szervezeteknek teljesíteniük kell a következő követelményeket:

- a) A szervezetnek rendelkeznie kell mindazokkal az erőforrásokkal, amelyek az általa kifejtett tevékenységhez szükségesek, és a tevékenység szempontjából releváns körben biztosítják az alapvető követelmények és a velük összefüggésben a 47. cikk alapján megállapított részletes szabályokban foglalt követelmények teljesülését.
- b) A szervezetnek olyan vezetési rendszert kell létrehoznia és fenntartania, amely biztosítja a releváns alapvető követelmények teljesülését, kezeli a biztonsági kockázatokat, és törekszik önmaga folyamatos fejlesztésére. A vezetési rendszernek igazodnia kell a szervezet méretéhez és tevékenységének típusához.
- c) Repülésbiztonsági vezetési rendszerének részeként a szervezetnek a biztonság folyamatos fejlesztéséhez való hozzájárulás céljából létre kell hoznia egy rendszert az események jelentésére. Az események jelentésére szolgáló rendszernek teljesítenie kell a 376/2014/EU rendelet követelményeit. A rendszernek igazodnia kell a szervezet méretéhez és tevékenységének típusához.
- d) A szervezetnek az indokolt körben megállapodásokat kell kötnie más szervezetekkel a releváns alapvető követelmények folyamatos teljesülésének biztosítására.

## **2.3. A pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személyek**

A pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személynek rendelkeznie kell mindazokkal az ismeretekkel és készségekkel, amelyek szükségesek az üzemben tartás biztonságának az üzemben tartás jellegéhez társuló kockázatokkal arányos mértékű biztosításához. Ha az érintett művelethez társuló kockázatok enyhítése ezt igényli, a pilóta nélküli légi járművet üzemben tartó személynek orvosi alkalmasságáról is tanúbizonyságot kell tennie.

## **2.4. Üzemben tartás**

A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartója felelős az üzemben tartásért, és köteles az üzemben tartás biztonságának garantálásához szükséges minden intézkedést megtenni.

A repüléseket a feladataik teljesítéséhez kapcsolódó és az igénybe venni tervezett területre, légtérre, repülőterekre és más helyszínekre irányadó, valamint – ha alkalmazandó – az érintett ATM/ANS-rendszerekhez kapcsolódó jogszabályoknak, szabályzatoknak és eljárásoknak megfelelően kell végrehajtani.

- a) A pilóta nélküli légi járművel végzett műveleteknek biztosítaniuk kell a földön tartózkodó harmadik személyek és más légtérhasználók biztonságát, és a lehető legalacsonyabb szintre kell korlátozniuk a kedvezőtlen külső és belső

feltételekből fakadó kockázatokat, ideértve a környezeti feltételekből fakadókat is, és ennek érdekében a repülés minden fázisában megfelelő elkülönítési távolságot kell tartani.

- b) A pilóta nélküli légi járművel művelet csak akkor végezhető, ha repülésre alkalmas, és a tervezett művelet végrehajtásához szükséges felszerelés, valamint más alkotóelemek és szolgáltatások rendelkezésre állnak és üzemképesek.
- c) A pilóta nélküli légi jármű üzemben tartója köteles biztosítani, hogy – a művelet jellege, a légiforgalmi szabályzatok és a repülés bármely fázisában alkalmazandó repülési szabályok figyelembevételével – a légi jármű fel legyen szerelve a szükséges navigációs, kommunikációs, felderítő, észlelő és elkerülést segítő berendezésekkel, valamint a tervezett repülés biztonságához szükségesnek ítélt minden más felszereléssel.

### **3. A PILÓTA NÉLKÜLI LÉGI JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖRNYEZETVÉDELMI KÖVETELMÉNYEK**

A pilóta nélküli légi járműveknek teljesíteniük kell a III. mellékletben a környezetvédelmi megfelelőségre vonatkozóan megállapított követelményeket.

## X. MELLÉKLET

### Megfelelési táblázat

|                              |                                                           |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 216/2008/EK rendelet         | E rendelet                                                |
| 1. cikk (1) bekezdés         | 2. cikk (1) és (2) bekezdés                               |
| 1. cikk (2) bekezdés         | 2. cikk (3) bekezdés                                      |
| 1. cikk (3) bekezdés         | 2. cikk (5) bekezdés                                      |
| 2. cikk                      | 1. cikk                                                   |
| 3. cikk                      | 3. cikk                                                   |
| 4. cikk (1) bekezdés a) pont | 2. cikk (1) bekezdés a) pont                              |
| 4. cikk (1) bekezdés b) pont | 2. cikk (1) bekezdés b) pont i. alpont                    |
| 4. cikk (1) bekezdés c) pont | 2. cikk (1) bekezdés (b) pont ii. alpont                  |
| 4. cikk (1) bekezdés d) pont | 2. cikk (1) bekezdés c) pont                              |
| 4. cikk (2) bekezdés         | 2. cikk (2) bekezdés                                      |
| 4. cikk (3) bekezdés         | 2. cikk (1) bekezdés b) és c) pont                        |
| 4. cikk (3a) bekezdés        | 2. cikk (1) bekezdés d) és e) pont, valamint (2) bekezdés |
| ---                          | 2. cikk, (6) bekezdés                                     |
| 4. cikk (3b) bekezdés        | 2. cikk (7) bekezdés                                      |
| 4. cikk (3c) bekezdés        | 2. cikk (1) bekezdés g) pont és (2) bekezdés              |
| 4. cikk (4) és (5) bekezdés  | 2. cikk (3) bekezdés d) pont                              |
| 4. cikk (6) bekezdés         | ---                                                       |
| ---                          | 2. cikk (4) bekezdés                                      |
| ---                          | 4. cikk                                                   |
| ---                          | 5. cikk                                                   |
| ---                          | 6. cikk                                                   |
| ---                          | 7. cikk                                                   |

|                                    |                                         |
|------------------------------------|-----------------------------------------|
| ---                                | 8. cikk                                 |
| 5. cikk (1), (2) és (3) bekezdés   | 9–16. cikk                              |
| 5. cikk (4) bekezdés a) és b) pont | 17. cikk (2) bekezdés                   |
| 5. cikk (4) bekezdés c) pont       | 17. cikk (1) bekezdés b) pont           |
| ---                                | 17. cikk (1) bekezdés a) pont           |
| 5. cikk (5) bekezdés               | 18. cikk                                |
| 5. cikk (6) bekezdés               | 4. cikk                                 |
| 6. cikk                            | 9–11. cikk                              |
| 7. cikk (1) és (2) bekezdés        | 19. és 20. cikk                         |
| 8. cikk (4) bekezdés               | 21. cikk                                |
| 7. cikk (3)–(7) bekezdés           | 22–25. cikk                             |
| 8. cikk (1)–(3) bekezdés           | 26. cikk, 27. cikk (1) és (2) bekezdés  |
| ---                                | 27. cikk (3) bekezdés                   |
| 8. cikk (5) bekezdés               | 28. cikk                                |
| 8. cikk (6) bekezdés               | 4. cikk                                 |
| 8a. cikk (1)–(5) bekezdés          | 29–34. cikk                             |
| 8a. cikk (6) bekezdés              | 4. cikk                                 |
| 8b. cikk (1)–(6) bekezdés          | a 35. cikktől a39. cikk (2) bekezdéséig |
| 8b. cikk (7) bekezdés              | 39. cikk (3) bekezdés és 4. cikk        |
| 8c. cikk (1)–(10) bekezdés         | 40–44. cikk                             |
| 8c. cikk (11) bekezdés             | 4. cikk                                 |
| ---                                | 45–47. cikk                             |
| 9. cikk                            | 48–50. cikk                             |
| 10. cikk (1)–(3) bekezdés          | 51. cikk (1) és (2) bekezdés            |
| ---                                | 51. cikk (3)–(5) bekezdés               |
| 10. cikk (4) bekezdés              | 51. cikk (6) bekezdés                   |

|                            |                           |
|----------------------------|---------------------------|
| ---                        | 51. cikk (7)–(9) bekezdés |
| 10. cikk (5) bekezdés      | 51. cikk (10) bekezdés    |
| ---                        | 52. cikk                  |
| ---                        | 53. cikk                  |
| ---                        | 54. cikk                  |
| ---                        | 55. cikk                  |
| 11. cikk (1)–(3) bekezdés  | 56. cikk (1)–(3) bekezdés |
| 11. cikk (4)–(5b) bekezdés | ---                       |
| 11. cikk (6) bekezdés      | 56. cikk (4) bekezdés     |
| 12. cikk (1) bekezdés      | 57. cikk                  |
| 12. cikk (2) bekezdés      | ---                       |
| 13. cikk                   | 58. cikk                  |
| 14. cikk (1)–(3) bekezdés  | 59. cikk                  |
| 14. cikk (4)–(7) bekezdés  | 60. cikk                  |
| 15. cikk                   | 61. cikk                  |
| 16. cikk                   | 62. cikk                  |
| ---                        | 63. cikk                  |
| 17. cikk                   | 64. cikk                  |
| 18. cikk                   | 65. cikk (1)–(5) bekezdés |
| 19. cikk                   | 65. cikk (1)–(5) bekezdés |
| 20. cikk                   | 66. cikk                  |
| 21. cikk                   | 67. cikk                  |
| 22. cikk (1) bekezdés      | 65. cikk (6) bekezdés     |
| 22. cikk (2) bekezdés      | 65. cikk (7) bekezdés     |
| 22a. cikk                  | 68. cikk                  |
| 22b. cikk                  | 69. cikk                  |

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| 23. cikk                     | 70. cikk (1) és (2) bekezdés |
| ---                          | 70. cikk (3) bekezdés        |
| 24. cikk és 54. cikk         | 73. cikk                     |
| 25. cikk                     | 72. cikk                     |
| 26. cikk                     | 74. cikk                     |
| ---                          | 75. cikk                     |
| ---                          | 76. cikk                     |
| 27. cikk (1)–(3) bekezdés    | 77. cikk (1)–(3) bekezdés    |
| ---                          | 77. cikk (4)–(6) bekezdés    |
| ---                          | 78. cikk                     |
| ---                          | 79. cikk                     |
| ---                          | 80. cikk                     |
| 28. cikk (1) és (2) bekezdés | 81. cikk (1) és (2) bekezdés |
| ---                          | 81. cikk (3) bekezdés        |
| 28. cikk (3) és (4) bekezdés | 81. cikk (4) és (5) bekezdés |
| 29. cikk (1) és (2) bekezdés | 82. cikk (1) és (2) bekezdés |
| 29. cikk (3) bekezdés        | ---                          |
| 30. cikk                     | 83. cikk                     |
| 31. cikk                     | 84. cikk                     |
| 32. cikk (1) bekezdés        | 108. cikk (3) bekezdés       |
| 32. cikk (2) bekezdés        | 108. cikk (5) bekezdés       |
| 33. cikk                     | 85. cikk (1)–(5) bekezdés    |
| ---                          | 85. cikk (6) bekezdés        |
| 34. cikk (1) bekezdés        | 86. cikk (1) és (2) bekezdés |
| ---                          | 86. cikk (3) bekezdés        |
| 34. cikk (2) és (3) bekezdés | 86. cikk (4) és (5) bekezdés |

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| 35. cikk                     | 87. cikk                      |
| 36. cikk                     | 88. cikk                      |
| 37. cikk (1)–(3) bekezdés    | 89. cikk (1)–(3) bekezdés     |
| ---                          | 89. cikk (4) bekezdés         |
| ---                          | 90. cikk                      |
| 38. cikk (1)–(3) bekezdés    | 91. cikk (1)–(3) bekezdés     |
| ---                          | 91. cikk (4) bekezdés         |
| 39. cikk                     | ---                           |
| ---                          | 92. cikk                      |
| 40. cikk                     | 93. cikk                      |
| 41. cikk                     | 94. cikk                      |
| 42. cikk                     | 95. cikk                      |
| 43. cikk                     | 96. cikk                      |
| 44. cikk                     | 97. cikk                      |
| 45. cikk                     | 98. cikk                      |
| 46. cikk                     | 99. cikk                      |
| 47. cikk                     | 100. cikk                     |
| 48. cikk                     | 101. cikk                     |
| 49. cikk                     | 102. cikk                     |
| 50. cikk és 51. cikk         | 103. cikk                     |
| 52. cikk (1)–(3) bekezdés    | 104. cikk                     |
| 52. cikk (4) bekezdés        | 65. cikk (6) bekezdés         |
| 53. cikk (1) és (2) bekezdés | 105. cikk (1) és (2) bekezdés |
| 53. cikk (3) bekezdés        | 65. cikk (6) bekezdés         |
| 54. cikk                     | 73. cikk                      |
| 55. cikk                     | 71. cikk                      |

|                              |                               |
|------------------------------|-------------------------------|
| 56. cikk                     | 106. cikk                     |
| 57. cikk                     | 107. cikk                     |
| 58. cikk (1) és (2) bekezdés | 108. cikk (1) és (2) bekezdés |
| 58. cikk (3) bekezdés        | 108. cikk (4) bekezdés        |
| 58. cikk (4) bekezdés        | 121. cikk (2) bekezdés        |
| 59. cikk (1)–(4) bekezdés    | 109. cikk (1)–(4) bekezdés    |
| ---                          | 109. cikk (5) bekezdés        |
| 59. cikk, (5)–(11) bekezdés  | 109. cikk (6)–(12) bekezdés   |
| 60. cikk                     | 110. cikk                     |
| 61. cikk                     | 111. cikk                     |
| ---                          | 112. cikk                     |
| 62. cikk                     | 113. cikk                     |
| 63. cikk                     | 114. cikk                     |
| 64. cikk (1)–(5) bekezdés    | 115. cikk (1)–(5) bekezdés    |
| ---                          | 115. cikk (6) bekezdés        |
| 65. cikk                     | 116. cikk                     |
| 65a. cikk                    | ---                           |
| ---                          | 117. cikk                     |
| 66. cikk                     | 118. cikk                     |
| ---                          | 119. cikk                     |
| 67. cikk                     | ---                           |
| 68. cikk                     | 120. cikk                     |
| ---                          | 121. cikk (1) bekezdés        |
| 58. cikk (4) bekezdés        | 121. cikk (2) bekezdés        |
| 69. cikk                     | ----                          |
| ---                          | 122. cikk                     |

|          |           |
|----------|-----------|
| ---      | 123. cikk |
| ---      | 124. cikk |
| ---      | 125. cikk |
| ---      | 126. cikk |
| 70. cikk | 127. cikk |